

23 (311) ROK VII 8 CZERWCA 1952

Cena 60 gr

SKRZYDŁA I MOTOR

MŁODZIEŻ LOTNICZA NA ZLOT

Zainteresowanie młodzieży Zlotem Młodych Przodowników w całym kraju jest bardzo wielkie i wzrasta z każdym dniem. W fabrykach, hutach i kopalniach, spółdzielniach produkcyjnych i PGR-ach, szkołach i wyższych uczelniach szeroko rozwija się fala współzawodnictwa przedzlotowego. Każdy młody robotnik, chłop pracujący czy uczeń, który pragnie wziąć udział w Zlocie wie, że droga do niego jest jedna — prowadzi przez wyróżnienie się w pracy zawodowej, społecznej lub przez osiągnięcie dobrych postępów w nauce. Młodzież lotnicza również włącza się w nurt wytężonej pracy, aby godnie przygotować się do Zlotu. Codziennie napływają nowe meldunki o podjętych zobowiązaniach zlotowych.

Z LOTU PTAKA

NOWY KOBIECY REKORD KRAJOWY

Pilotka Warszawskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej — Wanda Szemplińska, wykonała w dniu 28 kwietnia br. na szybowcu „Mucha" piękny lot chmurowy, w którym osiągnęła wysokość maksymalną 5 400 m. Zawarte w tej wysokości przewyższenie wynoszące 5 100 m., nie zostało jednak w całości zanotowane na barografie, gdyż szybowiec był wyposażony w barograf o zakresie tylko 5 000 m.

Na podstawie dokumentacji tego wyczynu Komisja Sportowa ARP zatwierdziła osiągnięcie Szemplińskiej, jako nowy kobiecy krajowy rekord przewyższenia w klasie D, kategorii I, z wynikiem 3 950 m. Wynik ten bije nasz poprzedni rekord kobiecy w przewyższeniu o 240 m.

Wyczyn Szemplińskiej jest pierwszym w tym roku rekordem krajowym, a równocześnie pierwszym rejestrowanym efektem intensywnego treningu szybowcowego w lotach chmurowych, jakim Warszawski ALL rozpoczął tegoroczny sezon.

TANIEC SPADOCHRONIARZY

W maju br. w hali mirowskiej w Warszawie, na uroczystym występie dwustuosobowego zespołu Pieśni i Tańca Armii Czechosłowackiej, dziewięciu artystów tego zespołu wykonało między innymi z towarzyszeniem orkiestry i chóru „Taniec spadochroniarzy". Wykonawcy tańca ubrani byli w czerwone berety i bluzy ochronnego koloru.

Występ gości z Czechosłowacji był wspaniałą manifestacją przyjaźni polsko-czechosłowackiej.

(efer)

HITLEROWSKA LUFTWAFFE TRENUJE W ANGLII

Tego jeszcze nie było! Jak donosi organ Komunistycznej Partii Wielkiej Brytanii „Daily Worker", w ramach paktu atlantyckiego przybyło na... trening do Wielkiej Brytanii kilkudziesięciu pilotów byłych hitlerowskich wojsk lotniczych. Byli oficerowie Luftwaffe trenują obecnie w amerykańskich bazach w Wielkiej Brytanii, aby po ukończeniu treningu na najnowszych typach myśliwców odrzutowych stać się kadrą dla odrodzonej Luftwaffe.

Tak więc, czego nie udało się osiągnąć hitlerowcom podczas wojny, osiągnęli to bez trudu dzięki pomocy swych przyjaciół zza oceanu. Oczywiście, za pobyt, jedzenie i szkolenie hitlerowców płacą Anglicy. Cóż — pan każe, sługa musi!

(w)

KŁODZKO ORGANIZUJE ZAWODY MODELARSKIE

Trzy modelarnie na terenie Kłodzka przystąpiły do współzawodnictwa. Ponadto modelarze kłodzcy zobowiązali się na cześć Zlotu zorganizować powiatowe zawody modeli latających, które będą sprawdzianem ich dotychczasowej pracy — oraz wystawę lotniczą, mającą na celu popularyzację osiągnięć naszego lotnictwa i Ligi Lotniczej wśród miejscowego społeczeństwa. Obok zawodów i wystawy modelarze postanowili przeprowadzić szereg pogadanek o tematyce lotniczej w szkołach i zakładach pracy.

Jan Niewiadomski

NOWY MODELARSKI REKORD POLSKI W KATOWICACH

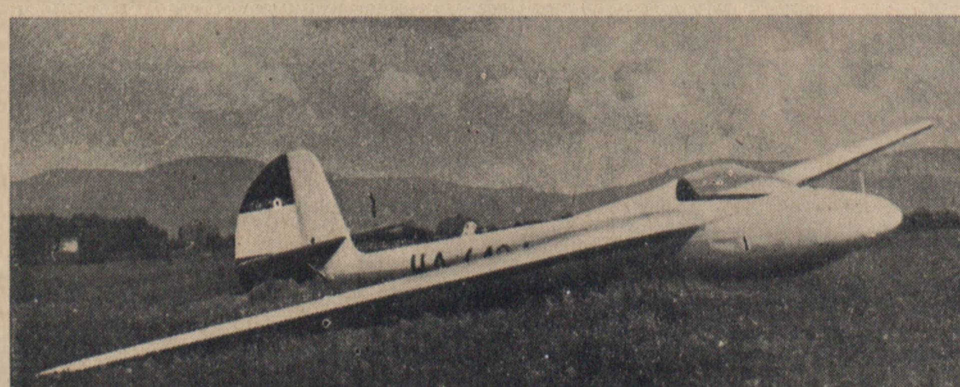
Dla uczczenia Zlotu Młodych Przodowników, Oddział Miejskiej Ligi Lotniczej w Katowicach zorganizował zawody modeli latających, które odbyły się w dniu 4 maja br. W zawodach wzięło udział 25 modelarzy z poszczególnych modelarni terenowych.

Zespołowo zwyciężyła modelarnia z Katowic przed modelarzami z Pawłowa i Orzegowa. Indywidualnie w kategorii A pierwsze miejsce zajął kol. Zygmunt Szymura z Pawłowa, drugie — kol. Jan Sitko z Lipiny i trzecie kol. Eligiusz Natkaniec z Katowic. W kategorii C pierwsze trzy miejsca zdobyli modelarze katowiccy kol. kol. Andrzej Kapitan, Tadeusz Bułat i Andrzej Błachowski.

Na zawodach tych kol. Andrzej Kapitan osiągnął dobry wynik w kategorii modeli bezogonowców, uzyskując czas lotu 4 min. 40 sek. Wynik ten jest lepszy od dotychczasowego rekordu Polski.

WYKONAMY 15 MODELI REDUKCYJNYCH

Członkowie modelarni LL w Prokocimiu zobowiązali się wykonać 15 modeli redukcyjnych, które przekażą jako upominki dla zagranicznych delegatów przybyłych na Zlot.



Szybowiec wyczynowy „Junius-18" konstrukcji węgierskiej. Na szybowcu tego typu przyleciał do Polski pilot Mezö György. Foto LL

HITLEROWSKI „ADLER" W AMERYKAŃSKIM WYDANIU

Zachodnio-niemiecki miesięcznik lotniczy „Flugwelt" doniósł ostatnio, że w Monachium ukazuje się znów ni mniej ni więcej tylko... osławione hitlerowskie czasopismo lotnicze „Der Adler". W artykule wstępnym redakcja pisma oświadcza, że celem jej jest „połączenie wszystkich byłych członków Luftwaffe i nawiązanie do bojowych tradycji Luftwaffe" (!!). Redaktorem naczelnym „Adlera" jest generał-major Luftwaffe Klaus Uebe.

Któż nie widział podczas okupacji tego plugawego hitlerowskiego piśmidła, propagującego bandytyzm powietrzny i bestialskie bombardowanie bezbronnych miast? Komuż nie obmierzły rysunki nurkujących Stukasów i ziejących ogniem kaemów Heinkli czy „Messerschmittów"? Któż nie pamięta w „Adlerze" galerii „bohaterów", odznaczonych przez Hitlera Krzyżem Żelaznym za bestialskie wyczyny na froncie wschodnim, za bombardowanie polskich i radzieckich miast czy wsi?

I oto pod czułą opieką amerykańskich władz okupacyjnych, „Adler" wychodzi znów w takiej samej szacie graficznej, z tym samym niemal składem osobowym redakcji. Co więcej — amerykańscy imperialiści pragną, aby służył on tym samym celom: wojnie ze Związkiem Radzieckim i państwami demokracji ludowej, hitlerowskiej zaborczości i wspólnym, amerykańsko-adenauerowskim planom nowej wojny.

Jedni i drudzy — amerykańscy i hitlerowscy faszyści — zapomnieli jednak, że o kilkaset kilometrów od Monachium, w Essen, w tym samym mniej więcej czasie kiedy ukazał się pierwszy numer „Adlera", odbyły się stanowcze demonstracje młodzieży niemieckiej przeciw wojennym planom „rządu" Adenauera. Tacy jak Philip Mueller, który padł od kuli adenauerowskiego gestapo, tacy, jak tysiące bojowników o pokój — przekreślają tym razem plany „Adlera" i wszystkich podżegaczy do nowej wojny.

(wg)

DWA PRZELOTY Z LISICH KĄTÓW

Śladem Aeroklubów: Śląskiego, Warszawskiego, Bielsko-Bialskiego i Białostockiego, które w tegorocznym dorobku wyczynowym zabierały już głos, wypowiedział ostatnio swoje pierwsze słowo Szybowcowy Ośrodek Wyczynowy — Lisie Kąty. Zaczął wprawdzie trochę później od innych jednostek, ale za to jego pierwszy krok w tym sezonie jest równie cenny.

W dniu 17 maja br. piloci Jerzy Wojnar (ALL Kraków) i Ludwik Misiek (ALL Ostrów) przedsięwzięli z Lisich Kątów docelowe przeloty szybowcowe do Leska, które miały im przynieść najtrudniejsze — 500 kilometrowe diamenty do Złotych Odznak. Chociaż napotykany na trasie kryzys warunków meteorologicznych nie pozwolił pilotom osiągnąć zamierzonego celu, to jednak zademonstrowali oni wysoką klasę wyczynową, osiągając: Wojnar — odległość 390 km, a Misiek 410 km.

Są to najdłuższe do tej pory przeloty szybowcowe bieżącego roku, w związku z czym ich zdobywcom gratulujemy i życzymy dalszych sukcesów.

ter.

WIZYTA SZYBOWNIKA WĘGIERSKIEGO W POLSCE

Ostatnio szybownicy polscy gościli u siebie jednego ze znanych szybowników węgierskich, towarzysza Mezö György, zastępcę kierownika wydziału technicznego Rady Naczelnej MRSz. Mezö przyleciał do Polski na szybowcu „Junius 18", zmyliwszy drogę w chmurach. Korzystając z okazji, przedstawiciel redakcji SIM-u przeprowadził z nim rozmowę, którą poniżej streszczamy. (red.).

— *Towarzyszu Mezö, opowiedzcie coś Czytelnikom SiM-u o swoim locie!*

— Bardzo chętnie. Wystartowałem z lotniska budapeszteńskiego o godz. 10.00. Przez godzinę, to znaczy do 11.00, krążyłem nad miastem wraz z moim kolegą Korsai Endre, nabierając wysokości. Pogoda była nieszczególna — noszenie miałem rzędu 2—3 m/sek, zresztą zmienne. Parę minut po jedenastej rozpocząłem lot na północny zachód. Miałem zamiar zbadać warunki termiczne nad Karpatami i podgórskimi wyżynami. Wszedłem na wysokości 1 500 metrów w chmury, a ponieważ noszenie wzrosło, zająłem się zdobywaniem wysokości. W pewnej chwili zorientowałem się, że mimo woli przeszedłem granicę polską toteż postanowiłem kontynuować lot tym bardziej, że pojawiły się cumulusy o silniejszym noszeniu. Niestety, w okolicach Bielska dogonił mnie nieprzyjemny cirrus... i o 14.45 wylądowałem.

— *Czy byliście już kiedyś w Polsce?*

— Tak, w roku 1949 na Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych Państw Demokracji Ludowej na Żarze, jako członek ekipy węgierskiej.

— *Czy macie za sobą jakieś wyczyny szybowcowe?*

— Jestem posiadaczem dwóch kolejnych krajowych rekordów szybowcowych: przelotu otwartego 420 km na trasie Budapeszt — Orsova w Rumunii oraz przelotu docelowo-powrotnego 230 km.

— *Jaki jest krajowy rekord przewyższenia na Węgrzech?*

— 5 500 m. Ustanowił go pilot MRSz z Budapesztu, Korsai Endre.

— *Towarzyszu Mezö, czytelnicy naszego tygodnika bardzo chętnie dowiedzieliby się zapewne kilku szczegółów na temat szybownictwa w Węgierskiej Republice Ludowej. Czy możecie nam ich udzielić?*

— Z całą przyjemnością. No, cóż — wiadomo, że tak u was, jak i u nas, lotnictwo sportowe może się dzięki władzy ludowej rozwijać, w całym tego słowa znaczeniu, wspaniale. Na Węgrzech zainteresowanie lotnictwem wśród młodzieży poważnie wzrosło w ciągu ostatnich lat. Masowo rozwija się modelarstwo (wiecie pewnie, że zdobyliśmy parę rekordów międzynarodowych), bardzo wiele młodzieży szkoli się w aeroklubach. Otworzono wiele aeroklubów robotniczych, na przykład przy fabrykach Csepel i Mavág w Budapeszcie.

— *A jaka metoda szkolenia jest u was najpopularniejsza?*

— Przechodzimy obecnie całkowicie na szkolenie wyciągarkowe, likwidując równocześnie szkoły zboczowe. Jest to bardziej ekonomiczna i wydajniejsza metoda.

— *Jeszcze jedno pytanie: co sądzicie o tempie budowy Warszawy?*

— Urzekające! Nigdy jeszcze nie widziałem czegoś podobnego. Możecie być naprawdę dumni z wyników swojej pracy.

— *Czy chcielibyście przekazać za naszym pośrednictwem pozdrowienia dla czytelników SiM-u?*

— Tak. W imieniu szybowników węgierskich chcę złożyć polskim towarzyszom najserdeczniejsze życzenia dalszych, jeszcze wspanialszych wyników w lataniu, w budowie podstaw socjalizmu w waszym kraju. No i w umacnianiu naszej, robociarskiej, proletariackiej przyjaźni. Éljen a barátság a lengyel és magyar pilóták között — niech żyje przyjaźń między polskimi i węgierskimi pilotami!

Rozmowę przeprowadził **W. GÓRNICKI**

Szybownika węgierskiego witali serdecznie piloci Bielsko-Bialskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej.

Foto LL



LUDOBÓJCÓW POD SĄD!

Nie wszyscy z Was, młodzi Czytelnicy, pamiętają dobrze ponure dni wojny i okupacji hitlerowskiej. Wielu zna już tylko z opowiadań i z książek wszystkie jej okropności, które trudno wprost sobie nieraz wyobrazić: obozy masowej zagłady, komory gazowe, krematoria, w których palono żywych jeszcze ludzi, szubienice, topory katowskie, potworne, nieludzkie tortury zadawane bojownikom o wolność w kazamatach hitlerowskich więzień i lochach gestapo.

Zdawaćby się mogło, że wszystko to przeszło już raz na zawsze do ponurej historii, że ludzkość nigdy więcej nie dopuści do podobnych zbrodni.

Lecz oto prasa codzienna donosi, że znaleźli się „godni" następcy hitlerowskich zbirów i oprawców. Oto w obozie dla jeńców koreańskich pod Fusanem, komendant amerykański rozkazał publicznie poćwiartować kilkunastu jeńców, którzy odmówili zdrady swojego narodu. Oto w obozie na wyspie Kożedo czołgi strzelają z karabinów maszynowych do każdego, kto przekroczy zakazaną strefę oddzielającą puchnących z głodu jeńców od kuchni i magazynów żywności. Oto we wszystkich obozach koncentracyjnych dla jeńców koreańskich i chińskich kaci amerykańscy łamią swym ofiarom kości kolbami od karabinów, głodzą i biją.

Społeczeństwo polskie, jak i wszyscy ludzie pracy na całym świecie kategorycznie zaprotestowali przeciw masakrom bezbronnych jeńców wojennych, dokonywanym przez zezwierzęconych żołdaków amerykańskich — domagając się ukarania winnych tych zbrodni. Na całym świecie odbywają się niezliczone manifestacje przeciw bestialstwom amerykańskich interwentów — za pokojem w Korei.

Ale sympatia, przyjaźń, solidarność z walczącą Koreą — to mało. Musimy rozpalać stale w sobie i w innych bezgraniczną nienawiść do imperialistycznych bandytów i katów, do ich łotrowskich mocodawców i sługusów. Nie wolno nam ani na chwilę zapominać, że imperialistyczni ludobójcy, którzy dziś mordują bohaterskich synów Korei, jutro chcieliby mordować nas. Ta szlachetna nienawiść do wrogów pokoju i naszej Ojczyzny niech nie opuszcza nas ani na chwilę. Niech towarzyszy nam w każdym locie i na wykładzie teoretycznym, w modelarni i na lotnisku. Niech pobudza nas do jeszcze usilniejszej i wydajniejszej pracy w lotnictwie.

Nasze lotnictwo nieugięcie służy sprawie pokoju. Polska młodzież lotnicza, budująca wraz z masami młodzieży całego kraju jasną i szczęśliwą przyszłość, solidaryzuje się z bohaterską młodzieżą ludowej Korei, walczącą o wolność i niepodległość swej Ojczyzny.

INSTYTUT BADAŃ LOTNICZO-LEKARSKICH LL WE WROCŁAWIU

Wiadomość, o organizowaniu nowego ośrodka badań lotniczo-lekarskich we Wrocławiu, znalazła swoje potwierdzenie w zawiadomieniu o mającej się odbyć naradzie produkcyjnej lekarzy nowopowstającej placówki.

Zaciekawieni udajemy się do Parku Kultury na terenach dawnej wystawy Ziem Odzyskanych. Tutaj w jednym z pawilonów mieścić się będzie zupełnie nowa jednostka organizacyjna Ligi Lotniczej, której działalność odpowiadać będzie pracy dotychczasowej „Cebuli".

W zieleni, tuż za słynną pergolą, przy Wrocławskiej Hali Ludowej, wśród drzew i krzewów, bieleje jasny budynek z pięknym tarasem o dużych oknach.

Nazwa? — Główny Instytut Badań Lotniczo Lekarskich Ligi Lotniczej we Wrocławiu — odpowiada po przywitaniu dr Kornaszewski. Znamy go z badań lekarskich jeleniogórskiej wyprawy halniakowej z ubiegłego roku oraz z komory niskich ciśnień, która powstała dzięki jego inicjatywie.

— Początkowo były duże trudności z tym lokalem i to w głównej mierze przyczyniło się do znacznego opóźnienia prac przygotowawczych mówi dr Kornaszewski. — Czasu mamy mało i chcielibyśmy jak najszybciej przystąpić do badań lekarskich. Dzisiaj zawezwaliśmy wszystkich lekarzy, ażeby w zależności od wymagań poszczególnych specjalizacji lekarskich urządzić pomieszczenia i przygotować je do badań.

Celem narady produkcyjnej, która ma się odbyć za chwilę jest sprawa jak najszybszego uruchomienia instytutu. Wśród lekarzy, którzy przybyli na naradę poznajemy laryngologa dr Iwankiewicza z komory niskich ciśnień. Wszyscy lekarze są asystentami Akademii Lekarskiej i mają już kilkuletnią praktykę pracy klinicznej, co niewątpliwie daje gwarancję właściwego poziomu badań i orzecznictwa.

W ożywionej dyskusji, do projektowanego planu pracy nowego instytutu, wprowadzone zostają nowe pomysły, których celem jest usprawnienie toku badań.

Głosy lekarzy w dyskusji świadczą o pełnym zrozumieniu założeń instytutu oraz o głębokiej trosce o stan zdrowotny naszych pilotów i spadochroniarzy.

Otwarcie instytutu nastąpi już w najbliższych dniach. Wszyscy lekarze muszą uprzednio przejść jednak specjalny kurs w Centralnym Instytucie Badań Lotniczych w Warszawie.

I-sza narada produkcyjna lekarzy instytutu dobiega końca. Głównemu Instytutowi Badań Lotniczo-Lekarskich Ligi Lotniczej życzymy pomyślnej pracy.

mgr **MEDARDA ROZMANIT**

LOTNICY W PAFAWAG-U

Na wrocławskim Rynku, u stóp starego ratusza zebrała się grupa pilotów wojskowych i Wrocławskiego ALL oraz młodzież lotnicza.

Stąd radośnie i z piosenką, na udekorowanych transparentami samochodach, piloci „wystartowali" w odwiedziny do robotników Państwowej Fabryki wagonów.

Sala fabrycznej świetlicy wypełniona po brzegi. Stalowe mundury pilotów pomieszały się z ciemnymi, roboczymi kombinezonami. Przedstawiciele robotników w prostych, gorących słowach dziękują lotnikom za przybycie. Po referacie na temat „Ludowe Lotnictwo w służbie mas pracujących" wywiązała się ożywiona dyskusja.

Pafawagowcy dają w niej wyraźny dowód swoich zainteresowań sprawami lotnictwa. Padają pytania dotyczące szkolenia w Lidze Lotniczej, kursów spadochronowych itp. Lotnicy na wszystkie pytania udzielają dokładnych informacji.

Burzliwe oklaski zebranych witają przodownika pracy Pafawagu ob. Ostrowskiego, który powiedział:

— Cieszymy się, że naszą fabrykę odwiedzili dziś piloci i żołnierze. Podczas, gdy my, robotnicy, walczymy z czasem, bijemy rekordy produkcji, nasze lotnictwo stoi na straży Polski Ludowej. Zapewniamy Was drodzy koledzy, że zdwoimy jeszcze bardziej nasze wysiłki, by jak najszybciej wykonać Plan 6-letni.

— Nie tylko w fabrykach są przodownicy — dodaje ob. Kołodziej, przodownik Pafawagu, który pierwszy wykonał Plan sześcioletni w fabryce. Musimy przodować w każdej dziedzinie! Zwłaszcza przed wami, pilotami ludowego lotnictwa stoi ważne zadanie. Musicie strzec naszych fabryk i domów przed wrogiem, musicie strzec naszej pokojowej granicy na Odrze i Nysie!

Do robotników przemówił przodownik wyszkolenia bojowego i politycznego oficer Jastrzębski. Słowa jego powitali zebrani okrzykami na cześć Prezydenta Bolesława Bieruta i Ludowego Lotnictwa Polskiego.

Z gorącym apelem do młodzieży Pafawagu zwróciła się przodownica Centrum Wyszkolenia Lotniczego — Krystyna Makowska.

— Dziś droga do lotnictwa stoi otworem przed całą młodzieżą. Naszej Ojczyźnie trzeba wielu dobrych, wyszkolonych pilotów. Wstępujcie koledzy w nasze szeregi!

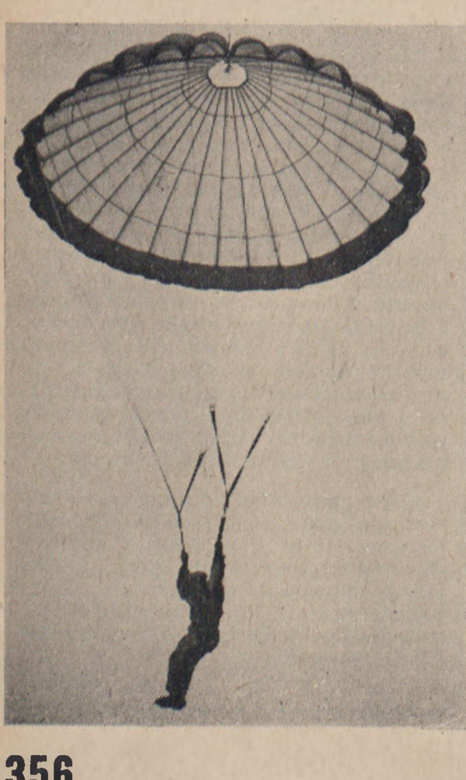
Po części oficjalnej przodownicy pracy Pafawagu otrzymali na pamiątkę modele samolotów wykonane przez modelarzy Ligi Lotniczej.

Wrocławscy modelarze zorganizowali na fabrycznym placu pokazy modeli latających. Piloci także coś przygotowali. Niespodziankę sprawił „Zuch-2", który wysoko, nad głowami zebranych popisywał się wspaniałą akrobacją.

Na zakończenie spotkania odbyła się część artystyczna w której udział wzięły zespoły CWL-u, Domu Harcerza i Artosu. Spotkanie lotników z pracownikami PAFAWAG-u długo będziemy pamiętać.

(W J)

PIERWSZE KRAJOWE ZAWODY SPADOCHRONOWE



Tegoroczny sezon lotniczy cechuje duża ruchliwość sportowa, przejawiająca się w ilości i różnorodności organizowanych imprez lotniczych. Zaledwie przebrzmiały echa I Regionalnych Zawodów Szybowcowych Okręgu Śląskiego, rozpoczął się treningowy obóz wyczynowy w Kobylnicy, a po nim ruszyli do startu uczestnicy IX Krajowych Zawodów Szybowcowych w Poznaniu.

W chwili gdy emocjonujący ten turniej naszych młodych wyczynowców trwa i gdy z dnia na dzień oczekujemy świeżych wiadomości z szybowcowego placu boju, możemy donieść Czytelnikom o nowej imprezie sportowej, organizowanej przez Zarząd Główny Ligi Lotniczej. Tym razem jest to impreza spadochronowa — mianowicie: **I Krajowe Zawody Spadochronowe Ligi Lotniczej.**

Zawody odbędą się w dniach od 22 do 29 czerwca br. Miejsce zawodów podamy w terminie późniejszym. Będą w nich uczestniczyli zarówno młodzi, zaawansowani skoczkowie naszego narybku spadochronowego, i zaawansowani instruktorzy spadochroniarstwa, mający w swym dorobku sportowym po kilkadziesiąt skoków.

Na program konkurencji zawodów złożą się skoki z małych i dużych wysokości, skoki z opóźnionym otwarciem spadochronu i skoki na celność lądowania do koła wytyczonego na lotnisku.

Frapująca ta impreza budzi tym większe zainteresowanie, że będą to w ogóle pierwsze zawody krajowe naszego spadochroniarstwa uprawianego sportowo. Atrakcyjności takich zawodów nie trzeba podkreślać. W przeciwieństwie do zawodów lotniczych, czy szybowcowych, w których widz może śledzić jedynie starty i lądowania biorących udział maszyn, gdyż same zawody rozgrywają się zazwyczaj na odległych trasach, tutaj cała walka współzawodniczących ze sobą skoczków odbywa się bez przerwy w zasięgu wzroku, a tym samym wywołuje znacznie więcej emocji u obserwatora.

Obszerne sprawozdanie z przebiegu zawodów przyniosą Czytelnikom reportaże naszych specjalnych wysłanników.

OTWARCIE NOWEJ SZKOŁY SZYBOWCOWEJ LL

W maju br. nastąpiło w województwie poznańskim otwarcie nowego ośrodka szybowcowego Ligi Lotniczej.

Dzięki zrozumieniu i ogromnemu wysiłkowi miejscowego społeczeństwa szkoła szybowcowa powstała w rekordowym czasie — w ciągu 23 dni. Szczególną pomoc w zorganizowaniu szkoły okazali chłopi okolicznego PGR-u, Powiatowe Przedsiębiorstwo Budowlane, młodzież ZMP-owska oraz kadra szkoły; troskliwą opieką otoczył nowy ośrodek lotniczy przewodniczący Powiatowej Rady Narodowej — tow. Walczak oraz sekretarze Komitetu Powiatowego PZPR tow. tow. Walkowiak i Zybura.

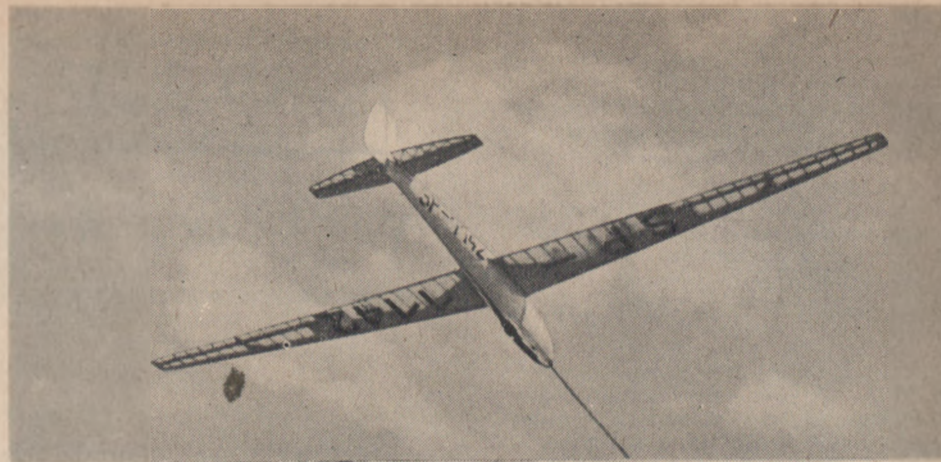
Otwarcie szkoły było świętem całej okolicznej ludności. Już z samego rana tłumy ludzi spieszyły na lotnisko — szczególne zainteresowanie budziły pokazy lotnicze, które miały odbyć się po oficjalnym otwarciu ośrodka. Około 30.000 ludzi z niecierpliwością wpatrywało się też w sylwetki samolotów i szybowców ustawionych na lotnisku.

Rozpoczyna się część oficjalna otwarcia ośrodka. Przez megafony, ustawione wzdłuż lotniska, słychać hymn państwowy. Następnie przemawia przedstawiciel ZG LL, który w gorących i serdecznych słowach składa podziękowanie tym wszystkim, którzy swą ofiarną pracą przyczynili się do szybkiego uruchomienia nowego ośrodka szkoleniowego Ligi Lotniczej. Po przemówieniach przedstawiciela Wojsk Lotniczych i sekretarza KP PZPR tow. Walkowiaka, Prezes ZOLL Poznań — poseł Pietrzyk przekazuje nowowybudowany ośrodek pod opieką Powiatowej Rady Narodowej

W międzyczasie do trybuny podjeżdża pięciu motocyklistów, z których jeden — a mianowicie znany motocyklista Olejniczak — składa na ręce Prezesa ZOLL Poznań wiązankę kwiatów z serdecznymi życzeniami od żużlowców dla kolegów lotników. Ten dowód przyjaźni pomiędzy sportowcami powitany został przez publiczność burzą oklasków.

Następują teraz pokazy lotnicze. Otwiera je skok spadochronowy wykonany przez Mariana Rohrbacha z Poznania. Z kolei pokaz pracy samolotu sanitarnego typu „Bocian". Pilotuje go instruktor Patocki, w charakterze „chorej" — maleńka jasnowłosa dziewczynka, która jest zachwycona pierwszym w swoim życiu lotem na samolocie. Nad prawym krańcem lotniska zawisł w powietrzu holowany za CSS-em dwumiejscowy „Żuraw" pilotowany przez kol. Wojtasiaka. W szybowcu w charakterze pasażera... żużlowiec Olejniczak. Po wylądowaniu, na prośbę speakera Olejniczak dzieli się z publicznością, za pośrednictwem mikrofonu, swoimi wrażeniami z pierwszego w życiu lotu szybowcem.

Następuje teraz pokaz szybowcowy na szkolnym „ABC-aku". Pilotuje go młody reemigrant z Francji. Po wylądowaniu podchodzi on także do mikrofonu i opowiada publiczności o swoim życiu. „Tylko władzy ludowej w Polsce zawdzięczam — mówi — możliwość uprawiania tak pięknego sportu, jakim jest szybownictwo. Nie mogłem nawet o tym marzyć w kapitalistycznej Francji".



Na tle pogodnego nieba nad lotniskiem popisują się teraz dwa szybowce typu „Mucha". Pierwsza na wysokości 400 metrów odczepia się i ląduje w locie ślizgowym, druga, pilotowana przez instruktora Adamskiego, wyczepia się na wysokości 800 m i demonstruje wspaniałą akrobację. Tymczasem na horyzoncie widać dwie sylwetki samolotów sportowych „Zlin-26". Samoloty pilotują Szymański i Zasiaczyk, którzy demonstrują figury wyższego pilotażu.

Chwila przerwy i oto z wysokości 1 100 m odrywa się od samolotu jakiś przedmiot i leci w dół jak kamień. Dziesięć sekund, które upłynęły od momentu oderwania się od samolotu instruktora spadochronowego Turowskiego, nad którym zawisła nareszcie kopuła spadochronu, były wiekiem. Rozentuzjazmowana publiczność odetchnęła z ulgą. Tymczasem Turowski pięknymi ślizgami przyspiesza opadanie i „podchodzi" do lądowania.

Na zakończenie pilot Szymański dał „mrożący krew w żyłach" pokaz wiązanki akrobacji na samolocie „Zlin-26". Jego przelot w pozycji plecowej wywołał tysiące okrzyków zachwytu. Po pokazach odbyły się loty dla pracowników specjalnie wyróżnionych w budowie szkoły

B G

KOŁO LL NR 113 ZBIERA METALE KOLOROWE

Po burzliwym zebraniu Koła LL nr 113 zespół modelarzy w składzie: Staszek Tracz, rudy Wiesiek, Zośka i Witek Łobzoń wyruszyli na zadanie bojowe do Lasek.

Meldunki z placu boju nie były pocieszające. Widać było, że coś się nie wiedzie. Mimo to nie ustawali w pracy — zadanie było poważne: zobowiązali się dostarczyć 1 200 kg złomu nieżelaznego. Wiedzieli o tym, że ich praca jest potrzebna, że te 1 200 kg złomu w połączeniu z setkami ton metali dostarczonych przez innych, to cenny wkład w akcje ogólnokrajowej zbiórki odpadków nieżelaznych. Wiedzieli wszyscy, że dopomagają w ten sposób do szybszego rozwoju naszego przemysłu, że będzie on dzięki temu produkował więcej obrabiarek, więcej samochodów i traktorów, wagonów kolejowych, statków handlowych, a także — więcej szybowców i samolotów dla naszego lotnictwa.

Toteż, gdy miejscowa ekspozytura PKS odmówiła im dostarczenia półciężarówki dla przywiezienia z Lasek rozebranego uprzednio na „czynniki pierwsze" zestrzelonego w minionej wojnie „Me-109", postanowili poradzić sobie w inny sposób. Cała czwórka wybrała się do wsi na rowerach. Zajechali od razu do Gminnego Zarządu Związku Młodzieży Polskiej. Zastali w nim przewodniczącego i jeszcze trzech innych ZMP-owców.

Staszek Tracz, jako najbardziej wygadany wyłożył sprawę:

— Potrzebujemy od was trzy furmanki. Musimy przewieźć z tej łąki, wiecie co to pod lasem, szczątki samolotu na bocznicę kolejową.

Staszek zapytany, dlaczego tak się im śpieszy — przecież ten rozbity „Me" leży tam pod lasem od 1944 roku — wyjaśnił zebranym chłopcom znaczenie przeprowadzanej akcji zbiórki. Opowiedział też pokrótce o podjętym zobowiązaniu. Wszyscy zapalili się. Wyszło na jaw, że o pół kilometra od miejsca, w którym leżał samolot „Me-109" znajduje się drugi.

Po krótkiej naradzie postanowiono dostarczyć na punkt zbiórki złomu oba samoloty. Chłopcy rozbiegli się, aby zawiadomić resztę członków koła o podjętej akcji.

Wkrótce kilka podwód, wypełnionych młodzieżą, zdążało w kierunku lasu. Podzielono się na dwie grupy, które zajęły się ładowaniem złomu na wozy. Z pociętymi uprzednio na niewielkie kawałki płatami i kadłubem mieli niewiele trudności. Gorzej przedstawiała się sprawa z silnikiem. Potężny Deimler był ciężki i nieporęczny do załadowania.

I wtedy komendę objął Staszek. Kazał przynieść z pobliskiego lasu kilka kłód drzewa i oprzeć je o tył wozu.

— Heej - oop! — rozlegało się na łące. Silnik „wylądował" wkrótce na wozie. Zebrano wszystkie drobne kawałki blachy, śruby, nakrętki i połamane żebra z profilowanego stopu glinowego. Praca była zakończona. Drogą nadjeżdżała druga grupa z załadowanymi na wozy częściami wraka leżącego opodal.

Wesoło ze śpiewem wyruszono do miasta. Przechodnie ze zdumieniem przyglądali się temu dziwnemu kuligowi.

* * *

Na specjalnym zebraniu Koła, poświęconym zbiórce złomu, zespół modelarzy został wyróżniony dyplomem uznania.

— Wyróżniamy was za umiejętne zorganizowanie pracy i za wzorowe przeprowadzenie agitacji wśród młodzieży w Laskach. Dzięki waszej pracy zaplanowana przez nas ilość zebranych metali będzie dwukrotnie zwiększona! — rzekł przewodniczący ściskając kolejno ręce członkom modelarni.

* * *

Tak zbierali złom nieżelazny modelarze z Koła LL nr 113 a Wy modelarze, piloci, mechanicy i aktywiści Ligi Lotniczej, w jaki sposób przystąpiliście do zbiórki złomu metali nieżelaznych? Czy wypełniliście już swój obowiązek w akcji ogólnokrajowej zbiórki. Czekamy na Wasze meldunki z tej akcji.

A. R.

na SP-AJU przez ocean

JERZY KONIECZNY

IV

...Na dworze zmierzchało. Polak decyduje się pójść do miejscowego kina, ale to nie rozprasza nudy. Na drugi dzień pogoda się wcale nie poprawiła. Komunikaty meteorologiczne nie nadeszły i przypuszczano, że pewnie nie nadejdą.

Lecąc dwa lata temu z Afryki przez Perpignan, nigdy nie przypuszczał, że kiedyś utknie w tej dziurze, że jedyną rozrywką będą mu tu własne wspomnienia...

Miał dość bezczynności. Wystartował...

Dalsza droga przez Casablankę do St. Louis nie była wcale łatwa. Samolot mocował się zwycięsko z deszczami i burzami — pilot nabrał przez to większego zaufania do maszyny, która po przebytym trudzie lśniła nadal czystością i blaskiem barw — wyglądała jak nowa, wzbudzając szczególny podziw cudzoziemców.

Polak stanął nad brzegiem wielkiego oceanu, gotowy do ataku...

*

St. Louis pokryła noc. Niebo jasne od blasku księżyca zapowiadało pogodę; wyiskrzone gwiazdami rzucało seledynowe światło na lotnisko, po którym dość silny wiatr roznosił pustynny piasek — pędził go po ziemi, wciskał we wrota hangaru, drzwi i okna budynku portowego. Noc podobna była do wielu innych, jakie bywają w maju w Senegalu. Tym jednak razem miała w sobie coś szczególnego. Nie pamiętano tu od dawna, aby lotnisko było tak ożywione o nocnej porze.

Przez oświetlone okna jednego z pomieszczeń portu lotniczego padały smugi światła na jasną, betonową płytę przed hangarem, na której, koło niewielkiego samolotu turystycznego, uwijała się grupa osób. Specjalną uwagę zwracali w niej: szczupły mężczyzna w kapeluszu, ubrany w zwykły spacerowy garnitur i przewyższający go prawie o głowę wysoki, barczysty człowiek o okrągłej, nalanej twarzy. Pierwszym był Polak Skarżyński, drugim Francuz de Vieux — dyrektor filii linii „Aeropostal" w St. Louis, pełniący w tej chwili funkcję komisarza sportowego.

Tę noc z 7 na 8 maja 1933 roku postanowił polski pilot wykorzystać, aby wystartować do lotu przez Atlantyk. Nie łatwo do tego doszło. Kiedy po przybyciu do St. Louis Skarżyński poprosił de Vieux o rozmowę na osobności, zapoznając go ze swym postanowieniem, Francuz wybuchnął jak oparzony, a jego oczy zrobiły się okrągłe ze zdumienia i przerażenia: Jak to? Jak można w takiej łupince lecieć przez ocean?... ...Jak się pan będzie orientował w locie bez sekstansu, bez radia?

Nie ma pan przecież spadochronu, ani łodzi ratunkowej na wypadek katastrofy!

To szaleństwo, zupełne szaleństwo — wyrzucił z siebie jednym tchem.

Polak rozpoczął długi i obszerny wykład, by odpowiedzieć rzeczowo na wszystkie argumenty podnieconego dyrektora. De Vieux próbował już teraz łagodnie wyperswadować. Tyle lotniczych sław Europy i świata — przekonywał — próbowało tego dokonać i bez powodzenia, a wy?...

Skarżyński uśmiechał się, ale nie ustępował. Taki miał charakter — był uparty. To jest możliwe tylko w szczęśliwym przypadku — wysuwał ostatnie argumenty Francuz. Na szczęście Polak nie liczył. Powodzenie lotu zależy przede wszystkim od przygotowania argumenty Francuz. Na szczęście szawie.

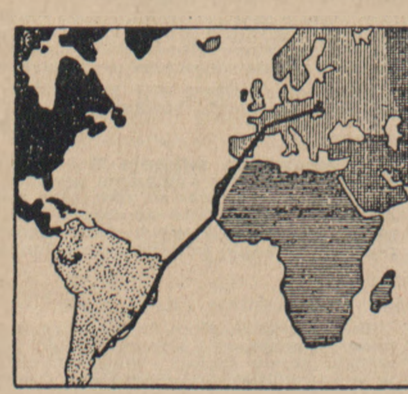
Cóż miał robić de Vieux wobec tego szalonego, jak mu się stale wydawało, zamiaru? Musiał się zgodzić. Żadne późniejsze nawet perswazje nie mogły nic pomóc.

Start wyznaczono na godzinę 23.00. Samolot RWD był gotów — kąpał się w tej chwili już na starcie w seledynowym blasku księżyca. Skarżyński jeszcze raz nagrzał i wypróbował silnik, sprawdził instalację oświetleniową na skrzydłach i opierzeniu, umieścił w kabinie zaplombowany przez Francuza barograf i pożegnawszy zgromadzoną na lotnisku grupkę ciekawych dał znak, że jest gotów.

Ciężko dudniła maszyna pędząc po gładkiej, ubitej twardym pustynnym piaskiem nawierzchni, by już w połowie lotniska oderwać się od afrykańskiego lądu. Samolot szybko nabierał wysokości. Pełnia księżyca i przejrzystość powietrza stworzyła polskiemu pilotowi dobrą widoczność. To go bardziej ośmieliło. Za lotniskiem na wysokości 2.000 m wziął kurs 240° — na Atlantyk.

Po niecałej godzinie lotu wyłonił się z mgły, i w tej chwili spostrzegł, biały pas brzegu. Nad oceanem znalazł się mając po prawej stronie światła Dakaru — po lewej latarnię morską. To było jego ostatnie spojrzenie na stały ląd, którego następnie w czasie dalszego przeszło 20 i pół godzinnego lotu bardzo pragnął.

Trasa lotu pilota Stanisława Skarżyńskiego z Warszawy przez Lyon, Perpignan, Casablankę, St. Louis — przez Atlantyk do Macelo w Brazylii.



Nad oceanem spotyka go pierwsza niespodzianka — całkowity brak widoczności. Pomimo, że dalszy lot odbywa na wysokości 500 metrów, nie widzi ani horyzontu, ani morza. Widok wielkiej wody przykrywa mu mgiełka.

Skarżyński leci na ślepo — na przyrządy. Przygotował się zresztą do tego rodzaju lotów bardzo starannie w Warszawie, przechodząc długi i żmudny kurs. Noc męczy pilota. Uporczywie wpatruje się w przyrządy, walka z sennością wymaga od człowieka niezwykłej woli. Polak nie poddaje się jednak. Zmieniając wysokość w zależności od warunków, ze 100 do 50 metrów, wynajduje sobie zawsze jakieś zajęcie — przemywa oczy wodą, gryzie czekoladę, banany, ssie sukierki i pomarańcze. Nie je nic twardego, gdyż wtedy słyszałby źle pracę silnika. Nie poddaje się też żadnym rozmyślaniom. Bezruch i marzenia nie wpływają bynajmniej dodatnio na walkę z sennością. Pilot o tym wie i stara się utrzymywać w ciągłym zajęciu. Od czasu do czasu przepompowuje ręczną pompką benzynę z dolnego tylnego zbiornika do górnych, mieszczących się w skrzydłach.

W kabinie jest duszno — czuje, że robi mu się gorąco, rozpina ubranie, zdejmuje kołnierzyk. Pomimo różnych czynności, które sobie wymyśla, całą uwagę skupia na maszynie — wsłuchuje się uważnie w rytm silnika, gdyż zdaje sobie sprawę, że każde najdrobniejsze nawet zaniedbanie i nieuwaga zemści się stokrotnie. Silnik pracuje jednak bez zarzutu — poprzez ciemności nocy maszyna leci równo i spokojnie naprzód.

Czasami, przez ułamek sekundy przychodzi na myśl Ojczyzna — Warszawa, czasami też przez okamgnienie staje mu przed oczyma Idzikowski, jego lot... Skarżyński nie dopuszcza jednak do siebie jakichkolwiek innych myśli — lot pochłania go całkowicie. Mijają długie godziny nocy.

Nadchodzi świt. Wschód słońca zastaje polskiego pilota nad chmurami. Słońce ma za sobą i z dołu. Przez chmury przedzierają się gdzieniegdzie różowe promienie. Słoneczny blask przyćmiony woalem obłoków sączy się od spodu niczym światło latarni przysłoniętych krepą. Widok niezwykły i nieco przygnębiający dla samotnego człowieka w samolocie. Siedem i pół godziny lotu miał już poza sobą. Była to właściwie najgorsza część lotu, chociaż dopiero jedna trzecia całej trasy.

Chmury powoli rzedną — pilot widzi teraz ocean. Schodzi niżej by zaobserwować po grzywach fal kierunek wiatru. Ulewne deszcze zmuszają go jednak do wyjścia na wysokość 2.500 metrów. Patrząc teraz z wysokości na olbrzymią przestrzeń wody, która rozpościera się przed jego oczyma niczym bezkresna równina, wydaje mu się, że samolot stoi w miejscu, że wcale nie

leci naprzód. Taki lot nuży okropnie wzrok. Polak jest jednakże cierpliwy. Obserwuje uważnie przyrządy — słucha pilnie warkotu silnika.

Około godziny 10-ej zmęczony wzrok pilota znajduje wśród „wielkiej wody" małą wysepkę — Roche St. Paul. Spogląda na mapę — jest już niedaleko lądu Ameryki Południowej. Obliczenia okazały się dobre. Leci więc po kursie. Serce Skarżyńskiego bije już radosnym tętnem — najtrudniejszą część lotu ma już poza sobą; ale nie... kiedy patrzy na spienione fale oceanu, na białe grzywy przewalające się przez ciemną toń, ogarnia go zdenerwowanie. Przecież może jeszcze nie dolecieć? Wszędzie, gdzie tylko spojrzeć, woda. A — nuż silnik nawali? Wzdrygnął się na tę myśl. Całą siłą woli musi się opanować — skupić. Silnik pracuje bez zarzutu.

W południe RWD-5 mija pierwsze spotkane na oceanie okręty, które zdążają ku brzegom Brazylii. Do lądu już niedaleko — pociesza się Skarżyński — jeszcze parę godzin. Byleby tylko wytrwać do końca. Wzrasta jednak zachmurzenie. O godzinie 15-ej polski samolot mija zalewaną przez morskie fale wysepkę Rocas. Jeszcze tylko parę godzin.

Wreszcie — poprzez zwały chmur — pilot dostrzega na horyzoncie ciemny pasek, który z każdą minutą lotu staje się coraz bardziej wyraźny — stały ląd. Około godziny 16-ej polski pilot na polskim samolocie wleciał nad ziemię brazylijską. Siedemnaście godzin na małym samolocie w bezmiarze powietrza i wody spędził Skarżyński. Jednak walka człowieka z dwoma żywiołami skończyła się zwycięsko. Polak czuł jak gdyby mu kamień spadł z serca — zmęczenie momentalnie minęło i zdawało mu się, że czuje się tak świeży, jak gdyby rozpoczynał lot. Ocean pokonał. SP-AJU przelatuje teraz nad Natalem i Pernambuco... leci dalej naprzód. O godzinie 19-ej minut 30, kiedy do zachodu słońca jest jeszcze godzinę, polski samolot ląduje na pustym i sennym lotnisku w Maceio w Ameryce Południowej...

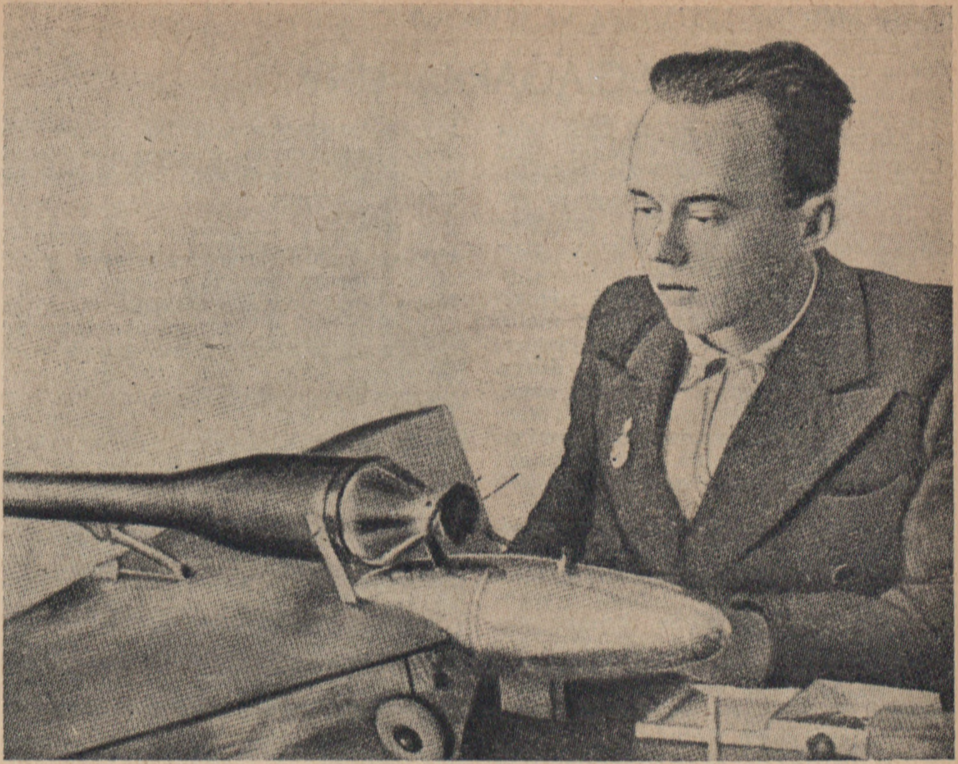
Skarżyński zdrętwiały wysiada z samolotu i... wypuszcza z kabiny... towarzyszki rekordowego lotu, które zabrane jeszcze w Perpignan nie chciały w St. Louis w żaden sposób opuścić pilota — dwie muchy... Czuje się zmęczony, ale z uśmiechem wita pierwszego — zdumionego przybyciem Polaka — człowieka na ziemi brazylijskiej — radiotelegrafistę lotniska w Maceio...

*

Przelot Atlantyku na najmniejszym samolocie, jaki latał w ogóle na takiej przestrzeni, został wykonany. Czynu tego dokonał jako pierwszy na świecie, na polskim samolocie — Polak, pilot Stanisław Skarżyński. 3.582 kilometrowym przelotem przez Atlantyk zdobył Skarżyński międzynarodowy rekord odległości na samolocie lekkim II kategorii (do 450 kg).

W roku 1936 FAI (Międzynarodowa Organizacja Sportu Lotniczego) przyznała Skarżyńskiemu za ten wyczyn — Medal Bleriota.

K o n i e c



MOJE WSPOMNIENIA

LEONID LIPIŃSKI

mistrz ZSRR w modelarstwie lotniczym na rok 1951

Modelarstwem lotniczym zainteresowałem się w roku 1933. Budowałem wtedy proste, nieskomplikowane modele. Szczególnie pociągał mnie model szybowca, którego skrzydła wykonane były ze sklejki, a kadłub — wytoczony z drewna lipowego.

W roku 1935 zbudowałem model z silnikiem pracującym na sprężone powietrze. Został on wyróżniony na wystawie prac młodych konstruktorów w Armawirze. Muszę przyznać, że dodało mi to wiele ochoty do dalszej pracy.

Za poradą organizacji komsomolskiej zorganizowałem wraz z kilkoma kolegami — kółko modelarzy. Miejscowy aeroklub pomógł nam i oto w ciągu jednego zaledwie roku wytężonej pracy zbudowaliśmy wiele interesujących modeli różnych typów.

Wzięliśmy udział w zawodach miejskich i zajęliśmy w nich pierwsze miejsce! Jako zwycięska drużyna pojechaliśmy na zawody okręgowe, ja zaś na zawody wszechzwiązkowe.

Mój zapał do modelarstwa stale wzrastał. W roku 1938 zostałem instruktorem modelarstwa w Pałacu Pionierów. Mieliśmy doskonale wyposażoną modelarnię i praca z młodzieżą pochłaniała mnie całkowicie.

Wybuchła Wielka Wojna Narodowa. Wszyscy prawie starsi aktywiści modelarscy poszli do służby w lotnictwie. Wielu z moich dawnych uczniów odznaczyło się w walkach, otrzymując ordery i medale. Jeden z nich — Wiktor Wietrow — zdobył nawet zaszczytne miano Bohatera Związku Radzieckiego.

Ja sam znalazłem się również w szeregach Armii Czerwonej. Na wielkim szlaku bojowym od Kubania do Berlina byłem dwa razy ciężko ranny.

Lecz skończyła się wojna i znów mogłem powrócić do pasjonującego mnie modelarstwa. Zacząłem pracować na Kubaniu, później zaś w Charkowie. I znowu mogę być dumny z moich uczniów — młodych modelarzy.

12-letni Chaczetur Babajan ustanowił w roku 1949 dwa rekordy światowe w kategorii modeli typu „latające skrzydło" z napędem silnikowym. W roku 1951 uczniowie moi ustanowili na zawodach okręgowych szereg imponujących rekordów. Z grupami młodych modelarzy mam zazwyczaj zajęcia trzy razy na tydzień: raz teoretyczne i dwa razy praktyczne. Poza tym zwracam baczną uwagę na ich naukę w szkole. Przynajmniej raz na miesiąc sprawdzam ich stopnie i przeprowadzam pogadanki na temat dobrej, sumiennej nauki.

Kierownictwo aeroklubu charkowskiego troszczy się również o młodych modelarzy i w miarę możliwości stara się ułatwiać nam prace.

Spodziewam się, że uczniowie moi mnie nie zawiodą i zdobędziemy w tym roku także nowe osiągnięcia, które pozwolą nam powiększyć liczbę rekordów modelarskich w ZSRR.

Jak najwięcej rekordów w tabeli FAI powinno należeć do Związku Radzieckiego!

tłum. z ros. L. Damm

NOWE METODY SZKOLENIA W SZYBOWNICTWIE

ŚCIĄGARKA LINY

„Nie wolno nam — mówił Prezydent Bolesław Bierut na VI Plenum KC PZPR — zadawalać się dotychczasowymi osiągnięciami. Jest naszym gorącym pragnieniem, aby powstały u nas dzieła godne naszej wielkiej epoki, godne naszego narodu".

Dotyczy to także lotnictwa, a zwłaszcza szybownictwa. Analizując metody szkolenia szybowcowego widzimy, że od zbocza przeszliśmy wielką drogę, dochodząc do dzisiejszych metod szkolenia za wyciągarką na terenie płaskim i to na szybowcu dwumiejscowym. Dzięki nowym metodom zwiększamy: bezpieczeństwo, oszczędność i pewność szkolenia.

Bezpieczeństwo — to walka z wypadkami lotniczymi, oszczędność — to ekonomia środków zastosowanych w szkoleniu, której celem jest dobrze wyszkolony pilot. Tu oczywiście obrońcy starej romantycznej szkoły, miłośnicy gór i zbocza, będą mieli wiele zastrzeżeń, gdyż szkolenie na zboczu ma swoją tradycję w starszym pokoleniu pilotów; dlatego nowe metody, jak szkolenie na dwusterze, za wyciągarką i to na dolnym zaczepie budzą wiele wątpliwości, chociaż w zasadzie dziś wszyscy wiedzą, że ta metoda jest dobra i bezpieczna.

Każda metoda szkolenia ma związek z eksploatacją sprzętu dlatego wiąże się ona z właściwym zaplanowaniem jego produkcji. Obowiązuje więc nas w tym wypadku walka z wszelkimi objawami marnotrawstwa i nie poszanowania sprzętu, który powinniśmy wspólnie strzec i chronić.

Piszę o tym dlatego, że jesteśmy obecnie w pełni sezonu. Szkolimy w oparciu o szeroką bazę, która stanowi najlepsze zaplecze dla naszych pilotów szybowcowych. Wyczyny i ustalone rekordy świadczą o postępie naszego szybownictwa. I tu nie tyle chodzi o rekordy, ile o poziom wyszkolenia pilotów, którzy mogą robić wyczyny i bić istniejące rekordy.

Czy w ochwili obecnej poziom pilotów jest u nas wysoki? Trzeba odpowiedzieć, że tak. Świadczy o tym najlepiej statystyka rekordów i biuletyny ARP — ogłaszane w „Skrzydlatej Polsce". Po cóż więc mówić o metodach szkolenia jeżeli wyniki są dobre? Trzeba tu jednak stwierdzić, że kto stoi w miejscu ten się cofa. My, przecież nie chcemy się cofać, ale iść naprzód Dlatego dążymy do analizy wyników szkolenia, dążymy do nowych metod dla zapewnienia wykonania jak największej ilości lotów zarówno pod względem ilościowym jak i jakościowym.

Dziś, kiedy młodzież robotnicza i chłopska garnie się do latania, kiedy chce uprawiać sport lotniczy, ma ku temu wszelkie warunki. Nie mniej jednak młodzież pracująca zawodowo lub ucząca się w szkołach nie zawsze znajduje czas, aby przychodzić regularnie na treningi. Wniosek stąd jeden, że aby móc ułatwić jej latanie trzeba stosować nowoczesne metody wyszkolenia. Latanie szkolne ze zbocza jest żmudne i dziś już przestarzałe. Produktywne szkolenie, szybkie i tanie (a jak wykazuje statystyka wypadków lotniczych za ostatnie lata, także bezpieczne) — umożliwia jedynie wyciągarka szybowcowa.

Po wprowadzeniu dolnego zaczepu można na szybowcu dwumiejscowym uzyskać wysokość do 500 m. Wystarcza to, ażeby, przy słabych nawet warunkach termicznych, wykonywać dłuższe loty. Nie będę omawiał zalet metody szkolenia na dwusterze, chcę tu jedynie wskazać na pewną metodę szkolenia.

Metoda ta, opierająca się na połączeniu liny wyciągarki i linki ściągarki (jak to pokazują rysunki), jest obecnie już wykorzystywana na wielu szybowiskach. Wiemy, że po każdym starcie szybowca za wyciągarką, trzeba linę przyciągnąć znów na start. Ponieważ odległość między wyciągarką i startem wynosi przeciętnie około 1000 m., ściąganie takiej liny jest męczące i długotrwałe. Powoduje przemęczenie się pilotów i opóźnienie startów, na które czekają przecież niecierpliwie inni uczniowie. Ciągnienie liny samochodem lub motocyklem ma liczne wady — duże zużycie pojazdów, paliwa oraz zbyt wczesne zużycie liny ciągnionej przez nieodpowiedni nieraz teren. Dlatego stosuje się obecnie ściągarkę liny.

Ściągarka ta jest swego rodzaju małą wyciągarką, wyposażoną w 6 — 12 KM silnik spalinowy (zwykle dwusuwowy). Linka o średnicy 2,5 mm nawinięta jest na bębnie i przechodzi przez rolki oraz urządzenia nożycowe do przecięcia liny w razie potrzeby. Około 10 m przed końcem liny wyciągarki, linka jest połączona z nią za pomocą kółka z ruchomym złączem. Na końcu liny wyciągarki znajduje się spadochronik i normalne kółko zaczepowe dla przedniego lub dolnego zaczepu szybowca. Podczas startu szybowca wyciągarka nawija linę na swój bęben a linka ściągarki odwija się z bębna ściągarki.

Mała strata wysokości, wywołana przez dodatkowe podnoszenie w górę linki ściągarki, zostaje wyrównana przez wielki zysk na czasie i małe zużycie paliwa, w stosunku do innych metod ściągania liny na start. Trzeba bowiem pamiętać, że pojazdy robią podwójną drogę, a obsługa po kilku ciągnięciach jest zwykle wyczerpana i przez to nie może wykonać dobrze zadania lotu i powoduje wypadki.

Po uzyskaniu wysokości, pilot wyczepia sprzężone liny, które na spadochroniku zaczynają powoli opadać. Gdy tylko się otworzy spadochronik można już ściągarką ciągnąć linę z powrotem na start tak, że nim spadochronik opadnie na ziemię, lina jest już wyprostowana.

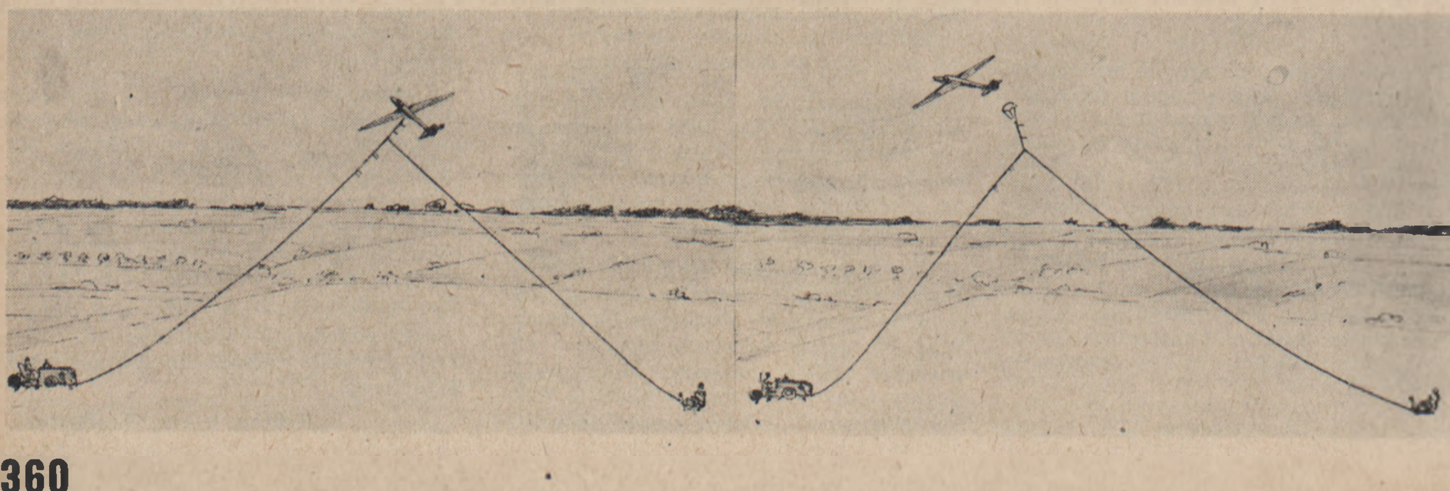
Urządzenie nożycowe ściągarki umożliwia w razie niebezpieczeństwa odcięcie linki ściągarki i zapewnia w ten sposób bezpieczeństwo. Szybko po sobie następujące starty umożliwiają wykonanie większej ilości lotów w ciągu dnia. Jest to szczególnie ważne dla pilotów zajętych zawodowo.

W ten sposób zapewnia się dłuższy okres użytkowania liny, która spadając twardo na ziemię, nie tworzy węzłów i pętli. Korzyści wynikające z oszczędności paliwa i sił ludzkich są oczywiste. W stosunku do holu za samolotem start za wyciągarką jest oszczędniejszy i daje wszelkie możliwości dobrych wyników w wykonaniu planu lotów, czego dowodem jest wynik pracy Ostrowskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej w roku ubiegłym.

Szybowcowy Zakład Doświadczalny oraz Zakłady Naprawy Sprzętu Lotniczego powinny przeprowadzić odpowiednie próby celem wytypowania wyciągarki i ściągarki. Przyśpieszymy przez to zastosowanie w naszych aeroklubach, szkołach i ośrodkach treningowych nowej, a właściwie już znanej i wypróbowanej metody startu za wyciągarką.

Wprowadzenie nowych metod wyszkolenia umożliwi racjonalny trening i spopularyzuje jeszcze więcej szybownictwo wśród młodzieży. Szybkie upowszechnienie tych nowych metod to kolektywne zadanie Ligi Lotniczej oparte na podstawie współpracy aktywu fachowców.

mgr inż. **WIKTOR LEJA**





SKOKI SPADOCHRONOWE Z WIEŻY

W wielu miastach powiatowych i wojewódzkich naszego kraju znajdują się wieże spadochronowe. Skoki spadochronowe z wymienionych wież wymagają od skoczka znajomości techniki skoku i umiejętności lądowania oraz kształcą u człowieka takie cechy jak odwaga i szybkość przyjmowania decyzji. Nie należy też sądzić, że wieża spadochronowa — to wesoła, atrakcyjna zabawa. Przeciwnie — skoki z wieży spadochronowej powinny ugruntować i zakończyć naziemne przygotowanie sportowca — przyszłego skoczka spadochronowego.

W czasie wykonywanych skoków z wieży spadochronowej skoczek opanowuje główne elementy skoku jak: oderwanie się od samolotu, czynności w powietrzu oraz w czasie lądowania.

Do organizacji skoków spadochronowych z wieży należy odnosić się też z pełnym poczuciem odpowiedzialności, nie dopuszczając do najmniejszych przekroczeń. Odpowiedzialni instruktorzy, obowiązani są systematycznie kontrolować stan techniczny wieży oraz sposób jej eksploatacji.

Za zabezpieczenie techniczne i bezpieczeństwo skoków spadochronowych z wieży odpowiada specjalista, zatwierdzony przez Zarząd Okręgu LL. Wskazanym jest aby w aeroklubach można wyznaczyć także instruktora pracy społecznej, posiadającego odpowiednie przygotowanie fachowe.

Niezależnie od systematycznej eksploatacji wieży spadochronowej instruktor obowiązany jest, przed rozpoczęciem skoków, przeprowadzić dokładny przegląd wieży. W czasie przeglądu należy zwrócić szczególną uwagę na wysięg, linki, umocowanie przeciwwagi, zawieszenie spadochronu do linki, metalowy pierścień spadochronu, czaszę, system podwieszenia oraz sprawdzić doskonałość umocowania do czaszy i sztywność poręczy okalających pomost wieży.

Powierzchnia ziemi wieży spadochronowej powinna być właściwie przygotowana, oczyszczona, spulchniona i wyrównana. Przed rozpoczęciem skoków instruktor powinien być poinformowany o przygotowaniu skoczków, ich samopoczuciu i stanie zdrowia. W czasie wykonywanych skoków należy ustalić przy wieży dyżury sanitarne.

Poza tym instruktor powinien sprawdzić stan obuwia u skaczących, ponieważ w miękkim obuwiu, pantoflach gimnastycznych oraz pantoflach na wysokim obcasie nie wolno wykonywać skoków. Poza tym instruktor musi pamiętać, że wykonanie skoków spadochronowych z wieży dopuszczalne jest przy wietrze do 3 m/sek i szybkości opadania pionowego skoczka nie wyżej niż 4 metry na sekundę.

Pierwszy skok wykonuje instruktor osobiście, a następnie dwa — trzy doświadczeni skoczkowie spadochronowi. Po tym dopiero skaczą uczniowie. Na pomoście wieży spadochronowej znajduje się tylko instruktor i jego pomocnik oraz nie więcej niż dwóch uczniów. Wskazane jest wykonywać skoki spadochronowe z wieży w następującej kolejności:

Ćwiczenie 1

Instruktor zakłada uprząż i spadochron na skaczącego oraz osobiście zapina ją i sprawdza. Następnie otwiera drzwiczki barierki i podaje komendę: „Przygotować się".

Po komendzie skoczek podnosi ręce powyżej głowy, chwytając się za główne pasy spadochronu i podchodzi do skraju pomostu. Wzrok w tym czasie skoczek powinien mieć skierowany do góry na czaszę spadochronu. Po komendzie „skok" — uczeń lekko pochyla się ku przodowi i ześlizguje się z pomostu. W tym czasie instruktor obserwuje linki czaszy, aby nie zaplątały się lub nie zaczepiły o skoczka.

W powietrzu skaczący powinien zdążyć połączyć nogi ze sobą, podciągając je do góry, zginając w kolanach tak aby stopy znajdowały się równolegle do ziemi. Wzrok skoczka skierowany do przodu i w dół pod kątem 30° — 35° w stosunku do ziemi. Jeśli w czasie opadania skaczący przekręcił się w którąś stronę, to powinien natychmiast chwycić rękoma za główne pasy, ściągnąć je w przeciwną stronę wykręcając korpus ciała z wiatrem. Ilość skoków w pierwszym ćwiczeniu określa instruktor w zależności od opanowania ćwiczenia przez ucznia.

Ćwiczenie 2

Wykonuje się zgodnie z zasadami skoku z samolotu i przymusowego otwarcia spadochronu. Po komendzie instruktora „Przygotować się do skoku" uczeń zakłada ręce na zapasowy spadochron. Po następnej komendzie „skok" wykonuje on krok do przodu, odzielając się od pomostu. W powietrzu uczeń łączy nogi ze sobą wykonując wszystkie pozostałe czynności jak w ćwiczeniu nr 1.

Ćwiczenie 3

Otwieranie spadochronu w powietrzu przy pomocy uchwytu. Po komendzie instruktora „Przygotować się do skoku" uczeń przenosi lewą rękę na zapasowy spadochron, a prawą kładzie na uchwyt wyzwalający. Po komendzie „skok" opuszcza on pomost zgodnie ze wskazanymi wyżej zasadami, oraz po upływie 1 do 1,5 sekundy wyciąga energicznie uchwyt prawą ręką w prawo — w dół.

Wskazane jest aby ćwiczenia te wykonywać z wieży spadochronowej, której pomost byłby wyglądem i formą zbliżony do kształtów kabiny samolotu. W ten sposób technika skoku i samopoczucie ucznia byłyby bardzo zbliżone do oryginalnego skoku z samolotu.

Zgodnie z zasadami zezwala się uczniom-skoczkom wykonywać tylko jeden skok w ciągu jednego dnia. Uczniom, którzy posiadają nie mniej niż 5 skoków z wieży lub 1 skok z samolotu i bardzo dobre oceny ich wykonania, zezwala się na wykonanie w ciągu jednego dnia do trzech skoków.

W miejscu lądowania uczniów powinien obowiązkowo znajdować się instruktor — pomocnik lub doświadczony skoczek, który zwraca uwagę uczniom na popełnione przez nich błędy podczas skoku oraz melduje o nich instruktorowi na wieży. Poza tym w zakres obowiązków instruktora — pomocnika wchodzi zdjęcie uprzęży po skoku i odprawienie jej łącznie z czaszą do góry.

Wszystkie skoki wykonane z wieży spadochronowej w ciągu dnia wpisuje się do specjalnej książki. Tam także wpisuje się również wszystkie uszkodzenia i defekty mogące zaistnieć w czasie eksploatacji. Oczywiście, że do czasu usunięcia uszkodzeń lub defektów zabrania się kategorycznie wykonywania jakichkolwiek skoków.

Codzienne przeglądy wieży w okresie eksploatacji przeprowadza jej użytkownik. Miesięczne, techniczne przeglądy wieży przeprowadzają specjaliści techniczni i instruktor spadochronowy. Po przeprowadzonym przeglądzie należy sporządzić protokół o stanie wieży. Podobny protokół należy sporządzić w wypadku, jeśli wieża nie była eksploatowana powyżej miesiąca.

Przed rozpoczęciem skoków instruktor powinien być zawsze przekonany i pewny całkowitego bezpieczeństwa eksploatacji wieży spadochronowej.

Na podstawie artykułu A. Muhortowa w „Patriot Rodiny" przystosował J. B.

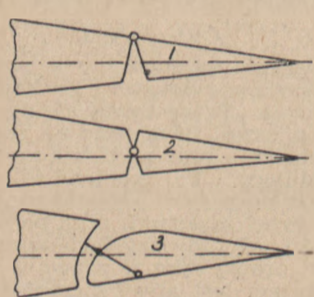
100 000 NITÓW W SAMOLOCIE



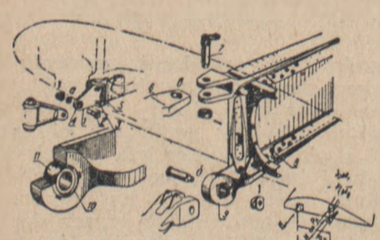
inż. ZBIGNIEW BUCZEK

III.

Żebro wykonane jest z blachy duralowej wytłoczonej na prasie. Żeberko takie często wzmacnia się przy bocznych ściankach jeszcze prasowanymi kątownikami. Na niektóre z nich konstruktor nakłada specjalne zadanie, a mianowicie mogą one służyć jako główny element przejmujący obciążenia, powstające przy skręcaniu skrzydła, a także powstające od ciężaru niektórych agrega-



Rys. 1



Rys. 2

tów do nich umocowanych, jak na przykład: konsolki sterownic, uchwyty zbiorników, uchwyty karabinów maszynowych itp. Niekiedy też żeberka z elementami usztywniającymi służą do umocowania na nich podwozia. Żeberka metalowe wytłacza się z blachy i pozostawia się pewien rodzaj korytek aby powstały brzegi tworzące pas (półkę) żebra. W ściance wycina się otwory (aby konstrukcja była lżejsza), a brzegi wycięć wygina się, choć to brzmi nieco dziwnie — dla usztywnienia całości. Czasami buduje się żeberka metalowe w formie kratownicy, przy czym można użyć rur – profilówek.

Z kolei parę słów o pokryciu skrzydła. Z pokryciem tym sprawa nie jest taka łatwa, bo istnieje pokrycie pracujące i niepracujące; które z nich lepsze — to rzecz dość długiej dyskusji. Zapoznamy się więc z opisem jednego i drugiego.

Najpierw omówimy pokrycie metalowe nośne. Otóż jest ono łatwe w budowie, ale wpływa też poważnie na zwiększenie ciężaru skrzydła, w porównaniu np. z płótnem. Zamocowanie tego rodzaju pokrycia wymaga wielkiej ilości punktów zaczepienia, jeżeli chcemy aby blacha leżała gładko. Można tu stosować bardzo dużą ilość podłużnic, dźwigarów albo też użyć dwóch dźwigarów i niewielkiej ilości żeber nośnych, a zwiększyć ilość żeber pomocniczych profilowanych, połączonych ze sobą za pomocą prętów podłużnych. Blacha może tu być przynitowana do szkieletu. Typowym pokryciem metalowym nośnym są skrzydła z blachy falistej, co doskonale usztywnia skrzydło i zastępuje dużo żeber — w takim układzie wystarczy tylko kilka żeber.

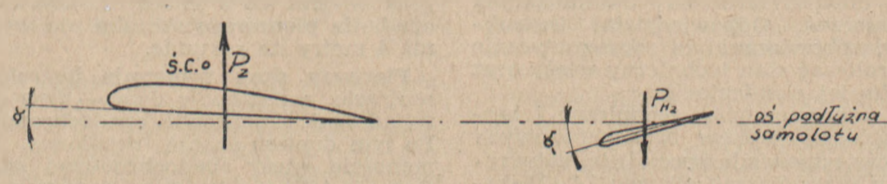
Zapoznajemy się obecnie z konstrukcją lotek. Jeśli chodzi o profil lotki, to stosuje się trzy rodzaje przedstawione na rys. 1. Z tych typów najlepsze właściwości aerodynamiczne ma lotka trzecia, tzw. szczelinowa. Ciekawym szczegółem jest fakt, że pierwsze samoloty nie posiadały lotek. Jak więc odbywało się sterowanie? Przy pomocy linek umocowanych do elastycznego końca skrzydła, które przy wychyleniu sterów wichrowało się.

Zasadniczo pod względem konstrukcyjnym lotkę można nazwać małym skrzydłem. W konstrukcji płatowca całkowicie metalowego spotyka się często lotki pokryte płótnem. Lotka składa się z tych samych elementów co i skrzydło z tą różnicą, że wykonuje się ją jako konstrukcję przeważnie jednodźwigarową. Znajdziemy tutaj żeberka specjalnie wzmocnione, do których przymocowuje się okucia łączące z dźwigarem skrzydłowym.

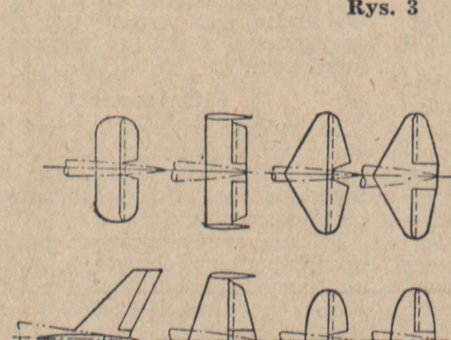
Na zakończenie tego dość ogólnego przeglądu wspomnimy choć w paru słowach o bardziej odpowiedzialnym elemencie, jakim jest okucie skrzydłowe (lub dźwigarowe). Okucia w ogóle służą do połączenia różnych części szkieletu płatowca. Typowe i dość charakterystyczne okucie dźwigarowe pokazane jest na rys. 2. Okucie takie wykonuje się z wysokogatunkowej stali, ze szczególnym zwróceniem uwagi na staranną obróbkę mechaniczną, gdyż zerwanie okucia powoduje nieuchronnie katastrofę. Poza tym okucia muszą być tak wykonane, by osie wszystkich elementów przecinały się w jednym punkcie, a mianowicie na osi dźwigara.

USTERZENIE

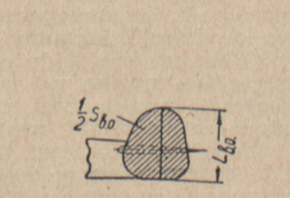
Na wstępie podamy parę uwag ogólnych, dotyczących umieszczenia usterzenia. Otóż, najpospolitszym jest opierzenie umocowane do tylnej (ogonowej) części kadłuba. Układ samolotu, w którym opierzenie znajduje się w przedniej części kadłuba nazywa się „kaczką". Przy układzie klasycznym



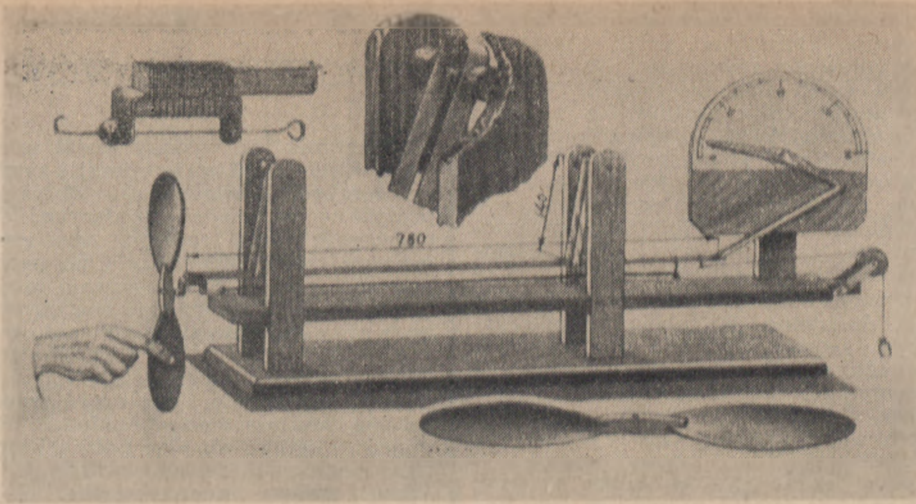
Rys. 3



Rys. 4.



Rys. 5



POMIAR SIŁY CIĄGU ŚMIGŁA

Bardzo często podczas konstruowania modelu latającego zachodzi potrzeba porównania siły ciągu rozwijanej przez śmigła różnej średnicy, różnej szerokości łopatki i o różnym skoku. Na tego rodzaju zagadnienia napotyka młodzież podczas studiowania odpowiednich rozdziałów kursu fizyki.

Dlatego też w szkolnej pracowni fizyki jak i w modelarniach LL będzie nader pożytecznym bardzo prosty przyrząd do porównywania siły ciągu śmigieł. Zbudować ten przyrząd jest bardzo łatwo.

Konstrukcja przyrządu i jego podstawowe wymiary są pokazane na rysunku. Na stojakach oporowych umocowanych pionowo na desce, zawieszona jest prowadnica z silnikiem gumowym i śmigłem.

Siła ciągu śmigła zmusza prowadnicę do ruchu naprzód i z lekka unosi ją do góry. Kiedy śmigło zacznie pracować, wskazówka przekaźnika wkrótce osiąga największe odchylenie, wracając stopniowo do wyjściowego (zerowego) położenia.

Dla ścisłego porównania siły ciągu różnych śmigieł trzeba przy wszystkich doświadczeniach jednakowo nakręcać śmigło do np. 400 — 500 obrotów celem uzyskania stałej pracy silnika. Badając poszczególne śmigła należy zapisywać ogólną charakterystykę każdego śmigła (średnicę, szerokość łopatek), czas pracy silnika i maksymalne odchylenie wskazówki. Celem uzyskania danych co do pracy śmigła i silnika należy zapisywać wyniki położenia wskazówki w pięciosekundowych odstępach przez cały czas pracy silnika i śmigła.

Należy również koniecznie notować wartość ciężaru napinającego, zawieszonego poprzez blok zamocowany na końcu prowadnicy.

Przeznaczeniem tego ciężarka jest hamowanie ruchu prowadnicy i wskazówki. Bez takiego hamulca każde śmigło lekko pociągnie i uniesie prowadnicę, a co za tym idzie odchylenia wskazówek będą nieznaczne.

Jeżeli zawiesimy odpowiedni ciężarek, który spowoduje, że podczas pracy śmigła na pełnych obrotach prowadnica będzie w położeniu krańcowo dolnym (zawieszenia napięte pionowo), to cięzar ten będzie wskazywał w gramach siłę ciągu śmigła.

Oprac. wg „Znanie i Siła" **ST. MACUR**

100 000 NITÓW W SAMOLOCIE

(tzn. opierzenie za kadłubem), zwraca się uwagę na to, aby nie znajdowało się ono w wirach poza skrzydłem i jak często mówimy, by nie znalazło się w „cieniu". Jest to ważne zwłaszcza w locie na dużych kątach natarcia, kiedy wiry spływające ze skrzydła powodują zaciemnienie. Jeśli w tej przestrzeni znajdzie się usterzenie, wówczas może powstać „trzepotanie" sterów do takiego stopnia, że pilot nie będzie mógł utrzymać drążka.

Aby zachować równowagę trwałą samolotu w powietrzu, kąt natarcia usterzenia musi być znacznie mniejszy niż płata, czyli statecznik poziomy musi mieć mniejszy kąt natarcia niż skrzydło. Układ taki schematycznie przedstawiony jest na rys. 4. Widać z niego, że na stateczniku poziomym siły w locie działają z góry na dół. Wadą tego jest to, że taki kierunek działania siły powoduje zmniejszenie nośności.

Jeżeli chodzi o obrys powierzchni opierzenia, wybór profili itp. to obowiązują tutaj te same zasady jak dla powierzchni nośnych. Należy jednak zaznaczyć, że w statecznikach stosuje się profil symetryczny ze względu na to, iż działanie opierzenia jest w zasadzie obustronne.

Dość rzadko stosuje się profile asymetryczne dla zrównoważenia działania strumienia śmigła, zamiast ustawiania pod kątem statecznika pionowego. Kilka charakterystycznych obrysów opierzenie poziomego podajemy na rys. 4, oraz opierzenia pionowego na rys. 5.

(c. d. n.).

AERO 45

(Opis do planu w nr 21)

W numerze bieżącym podajemy modelarzom opis modelu redukcyjnego samolotu Aero-45, który od niedawna pełni na naszych liniach komunikacyjnych służbę taksówki powietrznej.

Aero-45 jest to wolnonośny dolnopłat o konstrukcji całkowicie metalowej. Skrzydło jest dwudźwigarowe i składa się z dwóch części. Część środkowa jest wykonana łącznie z kadłubem. Dźwigar jest dwuteowy, żebra duraluminiowe, a pokrycie także z blachy duraluminiowej. Lotki wyważone ciężarowo i aerodynamicznie mają konstrukcję z rur stalowych i są pokryte płótnem.

Stateczniki są wolnonośne, całkowicie metalowe, przy czym statecznik kierunkowy jest wykonany łącznie z kadłubem. Ciężarowo i aerodynamiczne wyważone stery są tak samo jak lotki skonstruowane z rur stalowych, pokryte płótnem i wyposażone w trymery.

Kadłub jest budowy skorupowej o przekroju owalnym. Nos kadłuba jest otwierany dla umożliwienia dostępu do urządzeń sterowniczych oraz służy jako pomieszczenie dla akumulatorów. Część ta jest otwierana do dołu, przy czym zamontowany jest w niej reflektor. U spodu kadłuba w części otwieranej jest umieszczona jeszcze rurka Venturi'ego. U dołu i na górnej krawędzi kadłuba tuż za kabiną jest przymocowany niewysoki grzebień z paska blachy. Grzebień ten z tyłu łączy się ze sterem kierunkowym.

Kabina jest czteroosobowa, przy czym ma podwójne sterowanie (miejsce pilota z lewej strony) kabina jest otwierana z lewej strony przez podnoszenie połowy owiew do góry. Wchodzi się do niej po płacie, na którym jest położony chodnik. Dla ułatwienia wchodzenia, pod płatem przymocowany jest metalowy wspornik, który służy jako stopień, a nieco z tyłu nad ostatnim okienkiem znajduje się uchwyt dla ręki wsiadającego.

Z lewej strony blisko przodu kadłuba pod krawędzią przedniej szyby znajduje się mały chwyt powietrza dla wentylacji wnętrza kabiny. Podobny chwyt powietrza jest za otwieraną częścią kabiny powyżej ostatniego okienka.

Samolot Aero-45 jest wyposażony w dwa silniki 4-cylindrowe, rzędowe, chłodzone powietrzem (Walter Minor 4-III), które są zamontowane w łożu z rur stalowych. Silniki te są osłonięte jednakowo a więc nie są symetryczne względem pionowej osi samolotu. Z przodu po lewej stronie osi symetrii silnika znajduje się wlot powietrza chłodzącego. Rury wydechowe z każdego silnika są połączone w jeden kolektor, który znajduje się po prawej stronie u dołu i na końcu jest nieco rozszerzony i odgięty ku dołowi. Także z prawej strony blacha okrywająca silnik ma dwie niewielkie szczeliny, przez które może uchodzić część powietrza chłodzącego. Takie same szczeliny znajdują się u góry z lewej strony silnika. Główny wylot powietrza chłodzącego znajduje się z prawej strony, za blachą okrywającą silnik. Blacha ta jest prosta, natomiast część tylna gondoli silnikowej posiada w tym miejscu dość znaczne wgłębienie, tak że tworzy się kieszeń dla przepływu powietrza.

Zbiorniki paliwa na 180 litrów benzyny znajdują się w skrzydle między dwoma dźwigarami. Aluminiowe zbiorniki oleju są umieszczone za każdym silnikiem.

Podwozie jest chowane, dwukołowe. Koła główne chowane w gondole silnikowe posiadają amortyzację oleo-pneumatyczną. Mechanizm chowania podwozia jest sterowany elektrycznie, przy czym znajduje się rezerwowe urządzenie mechaniczne. Koła są zaopatrzone w hamulce mechaniczne. Niechowane kółko ogonowe posiada także amortyzację oleo-pneumatyczną.

K.B.

Następny numer SiM-u (24) przyniesie modelarzom ciekawy materiał odnośnie śmigieł do silniczka SIM-2b oraz omówienie badań tunelowych modeli wolno latających.

krótki kurs aerodynamiki

(8)

Z poprzedniego odcinka dowiedzieliśmy się w jaki sposób wykreśla się parabolę oporu indukowanego dla danego wydłużenia. Obecnie zapoznamy się z powstawaniem biegunowej przeliczonej na nowe, dane wydłużenie.

Przesuwając punkty krzywej biegunowej w poziomie w lewo od starej biegunowej otrzymamy nową biegunową skrzydła. Odległość z lewej strony między biegunowymi jest równa Δ Cxi. Przesuwając więc krzywą w lewo zmniejszamy wartość Cx. W dalszym ciągu musimy obliczyć nowe kąty natarcia.

W pierwszym rzędzie tabelki wpisujemy kąty natarcia (według danych starej biegunowej), w drugim odpowiadające im wartości współczynników wyporu Cz. Następny rząd zawiera różnicę $\Delta\alpha^0{}_I$ w kątach odchylenia strug starego i nowego skrzydła przy wielkościach Cz podanych w tabelce.

Wielkości $\Delta\alpha^0{}_I$ obliczamy wg wzoru:

$$\Delta\alpha^0{}_I = 36{,}5\left(\frac{1}{5} \cdot \frac{1}{10}\right) - 3{,}65 \cdot C_z$$

i wpisujemy je w trzeci rząd tabelki. Ostatni, czwarty rząd zawiera wielkości nowych kątów natarcia w myśl równania:

$$\alpha^0\ now = \alpha^0\ star - \Delta\alpha^0{}_I$$

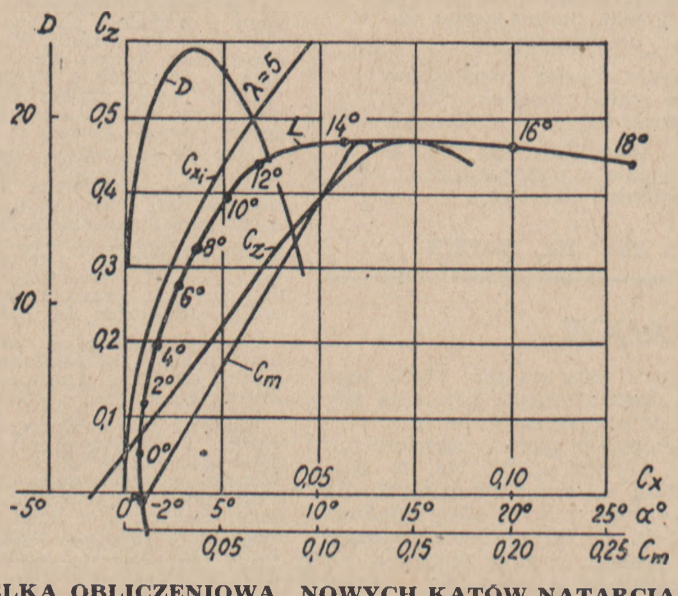
Obecnie nanosimy nowe kąty natarcia na nową biegunową wypośrodkowując je według skali, w której podano wartość kątów na starej biegunowej. Otrzymana w ten sposób krzywa będzie biegunową skrzydła trapezowego, które ma profil CAGI-721 i wydłużenie równe 10. W dalszym ciągu cyklu podane zostaną krzywe biegunowe kilku profilów z pełnymi charakterystykami. Krzywe te pozwolą na odpowiedni wybór profilów do projektowania skrzydeł. Przed tym jednak, zanim będziemy korzystać z wymienionych krzywych, musimy wiedzieć w jakim układzie krzywe te podawane będą na wykresach.

Przede wszystkim do każdego profilu dołączone są tabelki współrzędnych geometrycznych oraz rysunek samego profilu. Następnie podane są aerodynamiczne charakterystyki w postaci wykresów i tabelek zawierających współczynniki. Na rysunku 23 podano najbardziej typowy wykres, na którym zaznaczone są różne krzywe, których znajomość przyda się przy posługiwaniu się dalszymi wykresami.

A więc: krzywa oznaczona symbolem L jest znaną nam już biegunową Lilienthala. Dla odczytania wartości Cz i Cx dysponujemy dwiema osiami odpowiednio oznaczonymi. Krzywa oznaczona symbolem Cz jest to krzywa, którą już znamy z osobnego wykresu (rys. 15). Pokazuje nam ona w jaki sposób zmieniają się wartości Cz w zależności od kątów natarcia. Skala kątów natarcia znajduje się na dole wykresu pod skalą Cx.

Krzywa oznaczona symbolem Cm podaje graficznie zależność między współczynnikiem siły nośnej Cz i współczynnikiem momentu. Krzywa ta była również podawana oddzielnie. Skala dla Cm umieszczona jest na dolnej, poziomej osi wykresu, poniżej skali kątów natarcia. Krzywa doskonałości została oznaczona symbolem D, a skala jej znajduje się na osi pionowej z lewej strony. Parabolę oporu indukowanego (inaczej wzbudzonego) widzimy również na wykresie, gdzie oznaczono ją symbolem Cxi.

(cdn) **PAWEŁ ELSZTEIN**



Rys. 23

TABELKA OBLICZENIOWA NOWYCH KĄTÓW NATARCIA

α_{st}	- 2°	0°	2°	4°	6°	8°	10°	12°	14°	16°	18°
C_z	- 0,033	0,028	0,104	0,178	0,249	0,313	0,383	0,433	0,474	0,485	0,476
$\Delta\alpha^0_i$	- 0,12°	0,102°	0,38°	0,65°	0,91°	1,14°	1, 4°	1,58°	1,73°	1,77°	1,74°
α_{now}	- 1,88°	0,1°	1,62°	3,35°	5,09°	6,86°	8,6°	10,42°	12,27°	14,23°	16,26°

O PROJEKTOWANIU MODELI LATAJĄCYCH

Podręcznik ten wydany został w ramach Biblioteki Ligi Lotniczej i zawiera niezbędne wiadomości dotyczące projektowania modeli latających. Na podręcznik tego rodzaju oczekiwały szerokie rzesze modelarzy i na pewno przestudiowanie „Projektowania modeli latających" zapobiegnie rozczarowaniom przy pierwszym oblatywaniu modeli. Nowy podręcznik P. Elszteina uzupełnia „Szkołę Małego Lotnictwa" oraz ułatwia zapoznanie się z dosyć trudną książką Miklaszewskiego „Modele Latające". Krótko mówiąc polska literatura modelarska zyskała jeszcze jedną dobrą i dobrze wydaną książkę.

Doświadczenie wykazało, że dokumentacja modelarska jest jednym z zasadniczych warunków, bez którego praca „nie idzie" nie pozostawia śladów oraz daje bardzo często... dużo punktów ujemnych na zawodach. I właśnie dlatego należy ze szczególnym uznaniem powitać pierwszy rozdział książki, w którym autor zapoznaje czytelnika z wykonywaniem rysunku technicznego i jego opisem. Rozdział ten należałoby uzupełnić rzutowaniem przyjętym w lotnictwie „ małym" i „dużym", podając na rysunkach kilka wzorów układu 3-ch rzutów modelu.

W dalszym ciągu rozdziału pierwszego mowa jest o estetyce i krzywiznach oraz obliczaniu powierzchni. Również i tu, wiemy nieraz z praktyki, ile trudności sprawia modelarzowi dokładne obliczenie powierzchni o skomplikowanym obrysie. Dowód tego można zauważyć np. podczas sprawdzania modeli przez komisję techniczną na zawodach oraz w wielkościach stwierdzonych przez komisję. Po zapoznaniu się z tym rozdziałem trudności obliczenia powierzchni z pewnością znikną. Dalej przechodzimy do podrozdziału o celowości budowy oraz do podrozdziałów omawiających konstrukcję poszczególnych elementów modelu, opartych o przepisy modelarskie FAI. Również zasadnicze zagadnienie przy projektowaniu modeli — środek ciężkości, omawia autor w obszernym rozdziale podając zrozumiale i w wielu przykładach graficznie, wyznaczanie środka ciężkości. To samo widzimy przy zapoznawaniu czytelnika z problemem stateczności modeli.

W rozdziale drugim podręcznika czytamy o głównych wymiarach konstrukcyjnych modeli latających. Rozdział ten zaopatrzony jest w szereg nomogramów do obliczenia ciężaru części składowych modelu, prędkości lotu modelu, doskonałości aerodynamicznej, ustalania śmigieł itp.

Interesujący i dobrze zredagowany podręcznik zawiera znaczną ilość dobrych i zrozumiałych rysunków.

Należy tylko życzyć, by książka ta znalazła się przede wszystkim na półkach księgarskich na prowincji i została rozprowadzona w odpowiedniej ilości po księgarniach, co niestety nie zawsze spotyka wydawnictwa Ligi Lotniczej.

FELIKS PAWŁOWICZ

UCZMY SIĘ NA DOŚWIADCZENIACH MODELARZY RADZIECKICH

MODEL WODNOPŁATA I. KIZIŁŁOWA

W końcu miesiąca lipca 1951 r. na 16-tych moskiewskich zawodach małego lotnictwa (jakie odbyły się w Silikatnaja), gdzie demonstrowano ponad 300 modeli wszystkich typów, osiągnięto doskonałe wyniki przechodzące najśmielsze oczekiwania.

Wolnonośny jednopłat z napędem silnikowym W. Pietuchowa osiągnął czas 5 godz. 10 min. Model silnikowy G. Lubuszkina wzniósł się na wysokość ponad 4 600 m i przeleciał odległość 350 km. Rewelacyjne te wyniki przewyższyły znacznie międzynarodowe i światowe rekordy zatwierdzone przez FAI.

Wodnopłatowiec trzynastoletniej uczennicy Izy Czebanowej Egozowskiej wykonał lot trwający 1 godz. 13 min. i 26 sek. Wynik ten przewyższał o 38 minut międzynarodowy rekord ustanowiony przez A. Wasiljewa w r. 1948.

Niżej podajemy opis tego rekordowego modelu.

Kadłubowy model wodnopłatowca z podwójnym statecznikiem pionowym został skonstruowany przez instruktora I. Kiziłłowa.

Dane modelu:

Rozpiętość 1 550 mm
Średnia głębokość skrzydeł 105 mm
Powierzchnia skrzydeł 16,3 dcm²
Wznios skrzydeł 6 i 13°
Kąt nastawienia 4°
Profil skrzydła — własny 6,5%
Wydłużenie 14,76
Długość modelu 1 100 mm

Budowa modelu

Przed przystąpieniem do budowy należy wykonać w naturalnej wielkości rysunki poszczególnych części modelu.

Kadłub modelu o przekroju trapezowym posiada cztery podłużnice o długości 105 mm i przekroju 3 × 3 mm oraz dwie uzupełniające podłużnice znajdujące się w górnej przedniej części kadłuba (do dziesiątej wręgi) — 1,5 × 2,5 mm. Dwadzieścia wręg z listew 2 × 2,5 mm umocowanych jest na podłużnicach. Rozpórki (2 × 2 mm) umieszczone są na całej długości kadłuba, tak by przy nakręconej gumie pracowały na ściskanie.

Przednia wręga wykonana jest z paseczków sklejki i tworzy skrzynkę, do której zakłada się grzybek śmigła. Koło wręgi nr 19 przykleja się paseczki ze sklejki 1 mm z bocznymi otworami średnicy 4 — 5 mm, w które zakłada się zatyczkę utrzymującą pierścień gumy napędowej.

Skrzydło niedzielone, dwudźwigarowe. Żeberka wykonuje się z fornieru lub lipy o grubości 0,5 — 0,7 mm. Dźwigary wykonuje się z listewek sosnowych. Górny — o przekroju 4 × 4 mm, dolny — 3 × 3 mm. Krawędź natarcia z sosny o przekroju 2 × 3 mm, krawędź spływu z lipy 1,5 × 5 mm. Łuki skrzydeł wykonuje się z podwójnie sklejonej sklejki 1 mm.

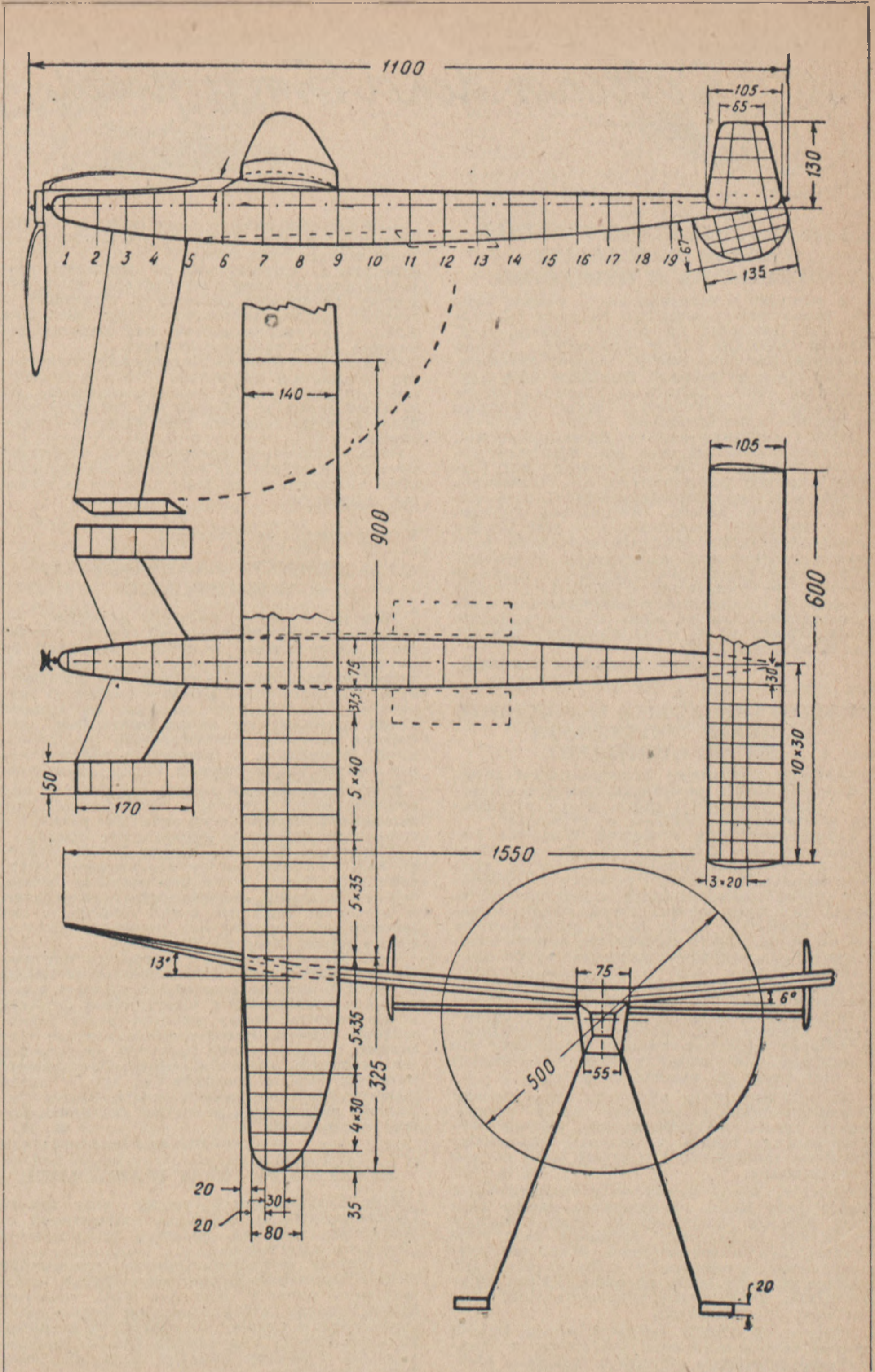
Nadkadłubowa część skrzydła związana jest ze skrzydłem na stałe i wykonuje się ją ze sklepki 1 mm.

Opierzenie ogonowe. Dźwigary oraz obie krawędzie statecznika poziomego wykonuje się z listewek sosnowych o przekroju 1,5 × 2,5 mm. Żeberka w liczbie 21 wykonuje się z fornieru. Na końcach statecznika poziomego przymocowuje się na stałe stateczniki pionowe, wykonane z listewek i płaskowypukłych żeberek. Opierzenie poziome zakłada się na kadłub przy pomocy gumy, podobnie jak skrzydło, przy pomocy haczyków z drutu i zdejmowanego tylnego pływaka. Pływak ten posiada ażurowe żeberka ze sklejki, bambusowe krawędzie 1,5 × 2 mm i takiegoż przekroju podłużnice.

Przednie pływaki są po starcie chowane. Wykonuje się je z listewek sosnowych, podłużnice — 2 × 2 mm i rozpórki 1,5 × 1,5 mm. Na górnej powierzchni pływaków przymocowane są słomiane rurki, do których zakłada się osie goleni. Golenie wykonuje się z profilowanego bambusa lub sosny 3 × 5 mm.

Zamocowanie goleni do kadłuba stanowi równocześnie mechanizm do chowania podwozia. Mechanizm ten składa się ze specjalnie wygiętej osi z drutu 0,8 — 1 mm, która obraca się w rurce przymocowanej nićmi do wręgi kadłuba. Jeden koniec osi przymocowany jest do goleni, a drugi zakończony jest uszkiem, do którego zakłada się gumę naciągniętą w kierunku do śmigła i przymocowaną swym drugim końcem do haczyka z drutu. Gdy model stoi na wodzie gumka nie może pokonać siły ciężkości modelu i schować podwozia. Po oderwaniu się modelu od wody, guma ściągając się obraca oś i pływaki skieruje do tyłu, umieiscawiając je wzdłuż kadłuba. Aby pływaki nie obracały się dookoła swej osi przymocowane są nitką łączącą nosek pływaka z podłużnicą kadłuba. Nitka ta, po złożeniu podwozia utrzymuje pływaki w poziomie. Oprócz tego na bokach wręgi nr 9 przywiązane są ograniczniki z drutu, które nie pozwalają na podnoszenie się pływaków do góry.

Śmigło jest prawobieżne, składane, o profilu wklęsło - wypukłym i wykonuje się je z klocka lipowego o wymiarach 500 × 40 × 30 mm. Grubość śmigła przy piaście wynosi 3 — 4 mm.



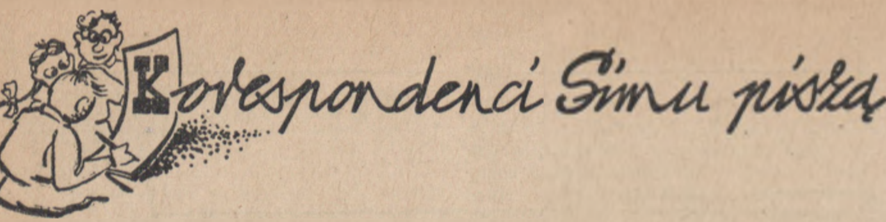
Przeguby składanego śmigła wykonuje się z blachy i drutu. Oś śmigła sporządza się z drutu 1,2 — 1,5 mm. Do wykonania grzybka używa się lipy. Oś śmigła winna być skierowana w prawo na 1,5 — 2° i do dołu nie mniej jak 3°.

Pokrycie modelu. Model pokrywa się jedną warstwą cienkiego papieru przy pomocy kleju kazeinowego. Skrzydło i opierzenie pokrywamy jedną warstwą cellonu, zaś pływaki i kadłub — dwoma.

Składając model trzeba zwracać szczególną uwagę, by pływaki były równoległe zarówno w stosunku do siebie jak i do kadłuba.

Przy próbach modelu w locie ślizgowym śmigło powinno być złożone, a pływaki schowane. Próbując model na małych obrotach podwozie powinno być również złożone. Oś śmigła trzeba skierowywać do dołu dopóty, aż model przestanie zadzierać. W tym celu przyklejamy do grzybka nie wielkie podkładki.

EFER.



JAK PRACUJE NOWOPOWSTAŁY ZARZĄD POWIATOWY ODDZIAŁU LL W OŚWIĘCIMIU

W niniejszej korespondencji pragnę opisać pracę nowopowstałego Zarządu Oddziału Ligi Lotniczej na terenie Oświęcimia. Zarząd Oddziału LL w Oświęcimiu liczący zaledwie parę miesięcy swego istnienia, składa się z aktywnych członków koła Ligi Lotniczej przy Technikum Chemicznym w Oświęcimiu z dyrektorem szkoły Antonim Mrzygłodem na czele.

Młodzi członkowie tego Zarządu tj. kol. Aleksander Domżał oraz kol. Stanisław Cichoń przystąpili do zakładania kół Ligi przy szkołach podstawowych na terenie powiatu oraz organizowania KWWL-i w nowopowstałych kołach. Współpraca Oddziału ze szkołami podstawowymi jest bardzo dobra. Już dzisiaj nowopowstałe koło przy szkole podstawowej w Brzezinie k. Oświęcimia liczy ponad stu członków z czego 50 procent to uczestnicy KWWL-i i kursu I stopnia szkolenia modelarskiego. Drugie nowozorganizowane Koło LL przy szkole podstawowej nr 4 w Oświęcimiu pracuje także aktywnie.

Bogumiła Rembicz
Oświęcim

PRACOWNICY ZOLL-u W POZNANIU DOBRZE WYPEŁNIAJĄ SWOJE OBOWIĄZKI

W dzisiejszej mojej korespondencji pragnę opisać dzieje powstania naszej modelarni, której istnienie i dobra praca są zasługą pracowników ZOLL-u w Poznaniu.

Modelarze Środy i Zarząd Oddziału Powiatowego LL przystępując do zorganizowania modelarni lotniczej w naszym mieście napotkali szereg poważnych trudności, które uniemożliwiały założenie modelarni. Nie było lokalu, nie mieliśmy sprzętu, a wszystkie nasze akcje propagandowe wśród młodzieży kończyły się niepowodzeniem. Nie mogliśmy wzbudzić wśród niej zainteresowania dla pracy modelarskiej. Rozkładaliśmy z rozpaczą ręce, nie wiedząc co robić dalej. Z pomocą przyszedł nam ZOLL w Poznaniu. Przyjechał do nas delegat Okręgu kol. Rolbiecki, który przeprowadził kilka pogadanek lotniczych dla młodzieży i w umiejętny sposób wzbudził w niej zapał do modelarstwa.

Na miejsce mało aktywnie pracującego Zarządu Oddziału wybrano nowy zarząd, który razem z instruktorem modelarskim Stanisławem Sałatą wyszukał odpowiedni lokal na modelarnię i poprosił MRN o jego przydzielenie.

Obecnie, kiedy praca w modelarni idzie pełną parą ZOLL w Poznaniu często daje nam dowody swojej opieki. Przyjeżdżający z Okręgu inspektorzy pomagają nam prowadzić książki materiałowe, planować pracę, usuwać trudności, z którymi sami nie zawsze możemy sobie poradzić. Dzięki opiece ZOLL stale mamy potrzebną ilość materiałów modelarskich.

Wiemy, że ZOLL ma pod swoją opieką więcej takich modelarni jak nasza i jednakowo interesuje się pracą każdej z nich. Dlatego też w tej krótkiej korespondencji w imieniu modelarzy ze Środy pragnę podziękować Zarządowi Poznańskiego Okręgu Ligi Lotniczej za troskę, jaką otacza naszą modelarnię.

Jerzy Skiba
Środa

O KURSIE SPADOCHRONOWYM W SZCZECINIE

Niedawno czytaliśmy w SiM-ie krótką notatkę o kursie spadochronowym, który rozpoczął się w marcu br. w Szczecinie. Notatka to za mało — powiedzieliśmy sobie z kolegą i postanowiliśmy o kursie spadochronowym napisać więcej. Zresztą o Szczecinie tak mało się pisze, że każdy chętnie dowie się o tym co się u nas dzieje.

Zorganizowany przez ZOLL kurs spadochronowy odbywa się w salach jednej ze szkół szczecińskich, mieszczącej się przy ulicy Piastów.

Większość uczestników to młodzież zetempowska z miejscowych zakładów pracy. Dwóch jest z Państwowej Szkoły Morskiej, którzy mimo swojej przynależności do morza interesują się także lotnictwem.

— Będziemy skakać — mówią z dumą, wskazując palcem na swoje piersi obciągnięte w marynarskie bluzy.

Wykłady odbywają się w godzinach popołudniowych. Kiedy odwiedzając kurs, jesteśmy świadkami jednego z wykładów o historii spadochroniarstwa i jego ojczyźnie ZSRR, prowadzonego przez kol. Barbarę Sadowską — na sali panuje cisza.

Wykład jest bogato ilustrowany wykresami, tablicami i zdjęciami. Po zakończeniu wykładu z historii spadochroniarstwa, po krótkiej przerwie odbywa się następny wykład, którego tematem jest budowa spadochronu.

Poza wykładami teoretycznymi, kierownictwo kursu organizuje wycieczki na lotnisko, gdzie uczniowie bliżej zapoznają się ze sprzętem lotniczym.

Korespondenci ze Szczecina

O PEWNYM ZARZĄDZIE LL W SZCZECINIE

„Źle się dzieje w państwie duńskim" — jest to przysłowie, które się często powtarza i które można w pełni zastosować do Zarządu Okręgu Wojewódzkiego Ligi Lotniczej w Szczecinie. Aby nie być gołosłownym przytoczę fakt: pomimo zaproszeń wysłanych do członków zarządu, na tydzień przed mającym się odbyć zebraniem, trzy kolejne zebrania, zapowiedziane w terminach: 30 stycznia, 25 lutego i 20 marca br. — nie odbyły się, z powodu braku zebranych.

Przecież społeczny zarząd ma czuwać nad całością pracy Okręgu, kontrolować jego działalność, dawać wytyczne do pracy, a tymczasem tej opieki zupełnie nie widać.

Wiceprezes Zarządu Okręgu Wojewódzkiego Ligi Lotniczej, który reprezentuje ZMP, członek zarządu, który reprezentuje prasę, członek zarządu reprezentujący kolejarzy, w bieżącym roku nie wzięli udziału w ani jednym posiedzeniu, nie uważając za stosowne nawet usprawiedliwić się.

Jeśli praca społeczna i zawodowa naprawdę nie pozwala na pracę w Zarządzie LL, to przecież można to powiedzieć szczerze i poprosić o zwolnienie z niewygodnej funkcji, a nie rozbijać pracy zarządu przez lekceważenie zebrań. Przed zbliżającymi się wyborami naszych władz ligowych na szczeblu wojewódzkim, należy się dobrze zastanowić nad typowaniem kandydatów, aby w skład nowych Zarządów weszli ludzie, którzy naprawdę chcą i będą pracować dla dobra naszej organizacji.

W. H.
(nazwisko znane redakcji)

KOŁO LL Nr 105 W WARSZAWIE

Koło Ligi Lotniczej nr 105 przy Szkole Ogólnokształcącej Stopnia Licealnego w Warszawie przy ul. Żelaznej 88 przejawia ożywioną działalność.

W czynie pierwszomajowym pracownicy Działu Społeczno-Politycznego ZGLL założyli przy pomocy członków Koła wzorowy kącik lotniczy, który cieszy się dużym zainteresowaniem uczącej się młodzieży szkolnej. Ponadto Sekcja Propagandy ZG LL przekazała dla świetlicy szkolnej komplet czasopism lotniczych.

W maju br. staraniem Koła zorganizowane zebranie na które zostali zaproszeni przedstawiciele Zarządu Głównego Ligi Lotniczej. Po omówieniu spraw organizacyjnych i planu pracy na najbliższą przyszłość, delegat Sekcji Politycznej ZG LL wygłosił pogadankę na temat „Droga do Lotnictwa". Po referacie wywiązała się ożywiona dyskusja, w której zabierali głos prawie wszyscy zebrani. Najwięcej pytań padło w sprawie szkolenia szybowcowego i silnikowego w ramach Ligi Lotniczej. Wicedyrektor szkoły ob. Śniarkowski zabierając głos w dyskusji wskazał, że Koło LL nr 105 w okresie 4 lat pracowało aktywnie, a dwóch absolwentów tej szkoły i jednocześnie członków tegoż Koła Ligi Lotniczej jest obecnie studentami Politechniki Warszawskiej na Wydziale Lotniczym.

W kole tym rozpocznie się w najbliższym czasie Kurs Wstępnych Wiadomości Lotniczych. Liczy ono obecnie ponad 45 członków, biorących udział w zebraniach i pracach koła. Kołu nr 105 życzymy powodzenia w dalszej ligowej pracy.

Paweł Jodłowski

POCZTA LOTNICZA

„Jestem czytelnikiem SiM-u i za pośrednictwem tego tygodnika pogłębiam swoje wiadomości lotnicze. Od najmłodszych lat marzę o tym, aby zostać lotnikiem. Obecnie ukończyłem 16 lat i chciałbym rozpocząć szkolenie, nie wiem jednak w jaki sposób dostać się na nie. Chodziłem wprawdzie niejednokrotnie do ZOLL w Białymstoku, ale nigdy nie zostałem dokładnie poinformowany. Proszę więc Redakcję o udzielenie mi wskazówek, dotyczących przyjęć na szkolenie lotnicze" — pisze w swym liście kol. **Józef Poleński** z Długołęki. Podobnej treści listy otrzymujemy codziennie od wielu naszych Czytelników. Dlatego też w dzisiejszej „Poczcie" powtórzymy jeszcze raz warunki przyjęcia na szkolenie lotnicze. Kol. kol. **Antoni Adamiak** z Wadowic, **Heronim Paulus** ze Starogardu, **Eugeniusz Bargoń** ze wsi Miłków, pow. Jelenia Góra, **Jan Kuciński** ze wsi Reczyce, pow. Łowicz, **Roman Chruścicki** ze Wschowej, **Rajmund Pająk** z Rydułtowych, **Zbigniew Miduch** z Lubartowa, **Henryk Śniadowski** z Lublina, **Kazimierz Cieśla** z Pszczyny, **Władysław Czarniecki** z Mazuchówki, **Henryk Ćwierta** z Kobułt, **B. Simson** z Dowspudy, pow. Augustów, **Zdzisław Graban** z Gdańska oraz **Zenon Szewszykowski** z Warszawy, przeczytajcie uważnie poniższe informacje, a wszystkie Wasze wątpliwości zostaną wyjaśnione.

O tym, że szkolenie lotnicze organizuje Liga Lotnicza i że jest ono całkowicie bezpłatne, na pewno wszyscy już wiecie. Przed każdym z Was stoją możliwości zdobycia kwalifikacji sportowego pilota szybowcowego lub silnikowego.

Aby dostać się na szkolenie lotnicze, trzeba złożyć podanie w najbliższym Zarządzie Okręgu Wojewódzkiego Ligi Lotniczej. Do podania winny być załączone: własnoręcznie napisany życiorys, świadectwo niekaralności, opinia organizacji partyjnej lub zetempowskiej, metryka urodzenia, dokument stwierdzający stosunek do służby wojskowej oraz ostatnie świadectwo szkolne.

Warunkiem przyjęcia na szkolenie szybowcowe jest posiadanie wykształcenia minimum 7 klas szkoły podstawowej oraz wieku od 16—21 lat. Kandydaci poniżej lat 18, załączają do podania zezwolenie rodziców poświadczone przez organa administracji państwowej (Komisariat MO lub Gm. RN, PRN, MRN itp.).

Na szkolenie w pilotażu silnikowym przyjmowani są kandydaci w wieku od 18—22 lat, posiadający wykształcenie co najmniej 7 klas szkoły podstawowej. Przypominamy, że podania wraz z załącznikami przyjmują Zarządy Wojewódzkie LL w ciągu całego roku. W podaniu należy zaznaczyć, w jakim miesiącu kandydat pragnąłby odbyć szkolenie.

Liga Lotnicza organizuje również kursy skoczków spadochronowych II stopnia. Aby dostać się na te kursy, trzeba mieć ukończony I stopień wyszkolenia spadochronowego. Wszelkich informacji odnośnie szkolenia w danych stopniach udzielają terenowe placówki LL.

Ci z Was, którzy pragną zawodowo pracować w lotnictwie sportowym, mogą składać podania o przyjęcie na kursy instruktorów pilotażu szybowcowego i silnikowego, instruktorów spadochronowych, mechaników wyciągarkowych, silnikowych oraz płatowcowych. Liga Lotnicza zapewnia absolwentom tych kursów pracę w swoich placówkach. Szkolenie jest całkowicie bezpłatne. Uczestnicy kursów otrzymują zakwaterowanie, wyżywienie i ubranie, a także stypendia, których wysokość określa się w zależności od pobieranych uprzednio pensji. Dokładnych informacji w sprawie wszelkich formalności, związanych z przyjęciem na kursy instruktorów, udzielają Ośrodki Propagandowe, Zarządy Miejskie, Powiatowe i Wojewódzkie Ligi Lotniczej.

Powyższe informacje radzimy także przeczytać Zarządowi Okręgu Wojewódzkiego w Białymstoku, aby w przyszłości mógł udzielać wyczerpujących wyjaśnień odnośnie szkolenia lotniczego zgłaszającym się kandydatom.

Kol. kol. *Czesław Częścik* z Chełma i *Wiesław Pancek* z Gdyni proszą redakcję o podanie, w jaki sposób dostać się do Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych. Do OSWL przyjmowani są kandydaci w wieku od 18 — 23 lat, posiadający wykształcenie na poziomie 9 klas szkoły podstawowej. Podania wraz z załącznikami (życiorys, opinia organizacji partyjnej lub zetempowskiej, świadectwo szkolne oraz zaświadczenie obywatelstwa polskiego) przyjmują Wojskowe Komendy Rejonowe do dnia 30 czerwca br. Bliższych wyjaśnień udzieli Wam również WKR.

J. S.

Szybownicy



NAPISAŁ TADEUSZ REJNIAK

Rozdział dziewiąty

PO PRACY — ZABAWA

Sza-rak! Sza-rak! Sza-rak! — skandowała uparcie sala.

Janiak, stojący już od kilku chwil na estradzie, nie mógł dojść do głosu.

Wykorzystał wreszcie krótką przerwę w brawach, żeby zapowiedzieć:

— Kolega Zbyszek Szarak z całą przyjemnością zaprodukuje jeszcze raz swój dźwięczny tenor. Chcę tylko prosić słuchaczy, żeby zanadto nie dopingowali oklaskami naszego solisty, bo, o ile go znamy, gotów bisować do rana, a przecież chcielibyśmy przedstawić naszym gościom jeszcze inne talenty szybowcowego obozu wyczynowego.

Wchodzącego znowu na estradę Zbyszka, przywitała ponowna burza oklasków. Zaczął śpiewać swego popisowego kujawiaka.

Nie ulegało wątpliwości: Zbyszek zawojował swym śpiewem całe audytorium i to nie tylko młode zetempówki ze szkoły pielęgniarek, ale również i starsze pokolenie, reprezentowane przez liczną grupę robotników warsztatów szybowcowych. Majster Pędzich bił po każdym występie brawa najdłużej i chyba najgłośniej. A towarzyszył im szeroki, szczery uśmiech, w którym spod sumiastych wąsów błyskały białe, mocne zęby.

Wyczynowcy odczuwali te serdeczne nastroje gości i z całą swobodą popisywali się na estradzie. Rzęsiste brawa dostał Kazik Warecki, za wiązanki melodii ludowych polskich i radzieckich we własnym układzie, doskonale wykonane na akordeonie i Wacek Górski — za dowcipne kuplety przy akompaniamencie gitary, i Zocha Kowalska, za recytacje wierszy lotniczych, i wreszcie chór obozowy — za piosenki.

A kiedy na estradzie zamigotały barwne stroje tancerek ze szkoły pielęganiarek, które z temperamentem wykonały kilka tańców ludowych, sala zatrzęsła się od nowych oklasków. Po tym występie Janiak mówił z udaną powagą:

— W trakcie popisów tanecznych naszych koleżanek doszły mnie trwożliwe uwagi kilku kolegów na sali. Śpieszę więc zapewnić wszystkich, że pacjenci szpitala, w którym debiutują w swym zawodzie nasze miłe koleżanki, naprawdę nie zostali pozbawieni na dzisiejszy wieczór swych piżam. Kolorowe pasiaste spodnie, w których tancerki wywijały brawurowe hołubce, należą do ich artystycznych rekwizytów i nie mają nic wspólnego z dolną garderobą pacjentów szpitala.

— A teraz, proszę koleżanek i kolegów — mówił dalej Andrzej, gdy zamilkły śmiechy — przechodzimy do ogólnej zabawy. Rozpoczęcie jej zależy od tego, jak szybko potrafimy wspólnymi siłami zamienić naszą salę teatralną na parkiet do tańca.

Zrobił się ruch. Z rąk do rąk podawane krzesła wędrowały sprawnie nad głowami. Rozbawiony Pędzich uwijał się jak młodzieniec, nosząc po cztery krzesła od razu.

Wkrótce też sala całkowicie zmieniła wygląd. Rozbłysły barwne, ozdobnie wykonane lampiony, a na estradzie zajęła miejsce orkiestra: jedna z koleżanek pielęgniarek przy fortepianie, Kazik Warecki z akordeonem, Wacek Górski z gitarą i Zbyszek Szarak — bez instrumentu, lecz dysponujący swym dźwięcznym głosem.

Gdy z estrady popłynęły pierwsze tony walca, a wodzirej donośnie zapowiedział: „Walc biało-czarny, czyli panowie proszą panie i odwrotnie!", sala w jednej chwili zaroiła się od wirujących par.

*

Gdy tak w sali świetlicowej rozbrzmiewały skoczne tony muzyki, na dworze szumiał ponuro zimny wiatr. Noc była zupełnie ciemna, a z zachmurzonego nieba zaczął pruszyć śnieg.

Wycie wiatru przygłuszyło lekkie skrzypnięcie otwieranych drzwi i z bocznego wejścia do budynku szkoły wyłoniła się postać z dużym tobołkiem w ręku.

Człowiek stał jakiś czas nieruchomo, po czym zdecydowanym krokiem przemierzył dziedziniec, kierując się w stronę zabudowań gospodarskich szkoły. Tobołek był widocznie dosyć ciężki, bo niosący przekładał go co jakiś czas z jednej ręki do drugiej.

Idący szybko minął zabudowania gospodarskie i doszedł do niewysokiego płotka, okalającego teren szkoły.

Przerzucił przez płotek tobół, a potem sam zwinnie przesadził przeszkodę, podniósł swój ciężar z ziemi i poszedł dalej w stronę lądowiska.

Teren w tym miejscu podniósł się w górę. Idący zwolnił, a nawet zatrzymywał się kilkakrotnie — może dla odpoczynku, a może dla zorientowania się w kierunku — i po pewnym czasie doszedł do stromej skarpy, na której niewyraźnie majaczyła kępa niskich krzaków.

Nocny wędrowiec stanął u podnóża skarpy i przez dłuższą chwilę stał nieruchomo, jakby nadsłuchując. Potem przysiadł na złożonym na ziemi tobołku i krótko, ostro zagwizdał.

Z kępy krzaków odpowiedział mu podobny gwizd i w chwilę potem na pochyłości skarpy ukazała się sylwetka drugiego człowieka.

Siedzący podniósł się. W ręku jego na moment błysnęło mdłe światełko elektrycznej latarki, oświetlając tęgą, zakutaną w kożuch postać przybysza. Obaj pochylili ku sobie głowy. Wiatr głuszył szept długiej, poufnej rozmowy.

Rozdział dziesiąty

GDZIE JEST SPADOCHRON?

Gęsty, mokry śnieg padał nieprzerwanie. Na tablicy ogłoszeń wywieszono dużą literę „B". Oznaczała ona, że dzień poświęcony jest zajęciom technicznym. Janusz Majer, Staszek Watecki i Józek Rzepka z grupą kolegów i pod komendą Bogdanowicza pojechali bezpośrednio po „prasówce" na lotnisko, żeby zająć się przeglądem sprzętu. Pozostali uprzątali świetlicę po wczorajszej zabawie.

Około dziesiątej do Walka Sikory, zajętego ustawianiem stołów w świetlicy, przybiegł Marek Roszkowski i z niepokojem w głosie zapytał:

— Słuchaj Walek! Co się stało z tym skasowanym spadochronem?

(19) (cdn)

LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

Kol. Stanisław Włoszczyna z Suwałk. Podajecie, że proces zapalny kości podudzia, jaki przeszliście w ubiegłym roku został wyleczony i obecnie pozostał po nim ślad w postaci zesztywnienia prawego stawu skokowego.

Ruchy w stawie skokowym są ważne dla pilota przy sterowaniu orczykiem (pedałami). Aby sprawnie nim władać wymagana jest skala ruchów dla stawu skokowego w granicach od 40 — 50 stopni. W wyjątkowych wypadkach, jeśli chodzi o pilotów doświadczonych, do których i Was zaliczam jako wyczynowego pilota szybowcowego, granicę tę można nieco obniżyć, gdyż praca jednego stawu może być do pewnego stopnia wyrównana przez pracę sąsiednich stawów tej kończyny. W tym celu należałoby komisji lekarskiej przedstawić zaświadczenia dwóch wybitnych, doświadczonych pilotów, którzy by orzekli, że dajecie sobie radę ze sterowaniem nożnym i możecie latać.

Jest jeszcze druga rada, o bardziej doniosłym dla Was znaczeniu. Zasięgnijcie opinii wybitnego specjalisty chirurga - ortopedy prof. Grucy w Warszawie, czy drogą przeprowadzenia operacji nie dałoby się uruchomić sztywnego stawu. Prof. Gruca jest kierownikiem III-ej kliniki chirurgicznej Akademii Lekarskiej w Warszawie. Możecie być przyjęci w godzinach rannych w ambulatorium kliniki. Zabierzcie ze sobą ostatnie zdjęcia rentgenowskie.

(St. O.)

Kol. Stanisław Korpik z Katowic. Piszecie, że nie przyjęto Was w ubiegłym roku do szkoły lotniczej, gdyż mieliście ślad po operacji, lecz po jakiej, nie podajecie. Trudno więc Wam odpowiedzieć. Podajcie dokładnie jaka to była operacja i jakiego rodzaju ślad po niej pozostał.

(St. O.)

Kol. Kazimierz Wysiński ze Szczecina. Zezy jawne oraz zezy ukryte powyżej 4 stopni dyskwalifikują kandydata na pilota. Zgłoście się do kliniki ocznej Akademii Medycznej w Szczecinie do prof. Harkiewicza, który orzeknie, czy macie poddać się operacji przed zgłoszeniem do komisji lotniczo - lekarskiej.

(P.)

Kol. kol. Stanisław Adamus z Bielska i Włodzimierz Lorenc z Łodygowic. Podane przez Was ciśnienie tętnicze 130/8 mm/Hg jest ciśnieniem w granicach normy, tym samym nie może być przeszkodą w przyjęciu Was na szkolenie lotnicze.

(B.)

Kol. Jan Adaszkiewicz z Opolna Zdroju. Garb jest spowodowany skrzywieniem kręgosłupa i w zależności od jego wielkości może powodować różne dolegliwości, stanowiące przeszkodę w przyjęciu na szkolenie lotnicze. Zasięgnijcie porady chirurga, najlepiej we Wrocławiu.

(St. O.)

Kol. Genowefa Kubrak z Grudziądza. Do lotnictwa szybowcowego wymagany jest wzrost nie niższy od 155 cm, do silnikowego natomiast — 160 cm. Starajcie się więc o przyjęcie na pilotaż szybowcowy.

(St. O.)

Kol. Tadeusz Bębenek z Krzeszowic. Braki pojedyńczych zębów nie są przeszkodą do tego, aby zostać pilotem. Dopiero takie braki w uzębieniu, które mogą powodować upośledzenie w odżywianiu organizmu, są przeszkodą do przyjęcia na szkolenie lotnicze. W lotnictwie dopuszczalne są stałe mostki zębowe dla wypełnienia istniejących braków w uzębieniu. Lotnicy nie mogą mieć ruchomych protez zębowych w czasie latania i wykonywania akrobacji na samolotach. Gdy zgłosicie się na komisję lotniczo - lekarską, tam Wam dokładnie określą, czy brak wymienionych zębów będzie stanowił przeszkodę w przyjęciu. Tymczasem poradźcie się lekarza dentysty i leczcie zęby.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Majowy numer miesięcznika DOSAAF „Krylia Rodiny" otwiera artykuł pt. „Wiosna ludzkości", poświęcony rocznicy 1-go Maja. Na str. 3 Fiodor Panfierow drukuje swoje wspomnienia o Czkałowie, dalej zaś trzykrotny Bohater Związku Radzieckiego, słynny lotnik Aleksander Pokryszkin pisze o rocznicy zwycięstwa nad hitlerowskimi Niemcami. Podkreśla on doniosłą rolę lotnictwa radzieckiego w II wojnie światowej i demaskuje prawdziwą rolę imperialistów anglo-amerykańskich w czasie wojny. Zastępca przewodniczącego Komitetu Organizacyjnego DOSAAF, Kamanin omawia na str. 7 przygotowania do nadchodzącego sezonu letniego. Dwie strony w numerze poświęcone są wypowiedziom młodych pilotów silnikowych i szybowcowych na temat ich osiągnięć i dróg, jakimi do nich doszli. Między innymi zabiera głos Maryna Pyłajewa, zeszłoroczna rekordzistka szybowcowa.

Sprawom organizacyjnym poświęcone są artykuły K. Bielowa („Rosną szeregi organizacji") i L. Lipińskiego (Ku nowym osiągnięciom modelarstwa). Słynny lotnik polarny, Bohater Związku Radzieckiego Iwan Spirin zamieszcza wspomnienie o swym locie do bieguna pt. „Ujarzmienie bieguna północnego". Z materiałów szkoleniowo - technicznych znajdziemy w numerze artykuł I. Szumilina „Radio w lotnictwie", inż. Sitowa „Budowa płatowca" oraz N. Łobanowa „Spadochron sportowy".

(w)

REKORD WYSOKOŚCI NA LATAJĄCYM DYSKU

...Statek płynący w strumieniu prądu powietrznego z lekka kołysał się. Wznosił się do góry i znowu bezszelestnie ześlizgiwał się w dół, gdzie w czarnej wodzie migały blade odbicia gwiazd...

...Objętość latającego laboratorium, przypominającego dysk, mogła ulegać zmianie. Tą właściwością przypominała projekt metalowych sterowców Ciołkowskiego, których karbowana powłoka miała rozszerzać się wskutek wewnętrznego ciśnienia gazów, przy zmniejszaniu się ciśnienia atmosferycznego na wysokości.

Na jaką jednak wysokość może wznieść się fantastyczny dysk Pojarkowa? Czyjego powłoka wytrzyma tak znaczną różnicę ciśnień?

Może dysk osiągnie maksymalną wysokość, a wtedy... Babkin odczuł ostry zwrot, a następnie gwałtowne wznoszenie w górę...

...Tak mijały minuty. Latające laboratorium zbliżało się do niewidzialnej granicy stratosfery...

...Latający dysk osiągnął już wysokość szesnastu tysięcy metrów. Rozświetlił się oszklony właz w podłodze kabiny. Ukradkiem wpełzał świt. Na ściankach i przyrządach lśnił szron. Kable prowadzące do radiostacji stały się białe jak oszronione gałęzie...

...I oto przed godziną, gdy latający dysk osiągnął swój pułap, nadeszły decydujące chwile. Trzeba było włączyć silnik odrzutowy, umieszczony na dole, w centrum dysku. Teraz, nie zużywając materiału pędnego na pokonanie oporu powietrza, latające laboratorium powinno było wznieść się poza obręb stratosfery...

Czy latający dysk pobije rekord wysokości? O tym dowiecie się już z powieści naukowo - fantastycznej W. Niemcowa pt. **„Rekord wysokości"**, która ukazała się nakładem Wydawnictwa Ministerstwa Obrony Narodowej (w tłumaczeniu z rosyjskiego A. i B. Maliniaków).

Ta ciekawa i niezwykle pasjonująca książka (czyta się ją jednym tchem) wydana w ramach cyklu „Nauka — Fantazja — Przygoda" opowiada o przeżyciach dwóch młodych chłopców — uczniów w latającym laboratorium o kształcie dyska. Stron 108, ilustracji 7, cena 4.40 zł, nakład 10 000 egzemplarzy.

(kon)

ROZWIĄZANIE REBUSU z 19 numeru SiM-u

Prawidłowe rozwiązanie rebusu zamieszczonego w 19 n-rze SiM-u z br. winno dać imię i nazwisko znanej szybowniczki, posiadaczki międzynarodowego rekordu w przelocie docelowo-powrotnym — Lucyny Wlazło.

Wśród zwycięzców redakcja rozlosowała pięć książek, które otrzymają: kol. kol. **Henryk Kropisz** z Trzebienicy, **Wiesław Włodarski** z Tłuszcza, **Mieczysław Pyskowiak** z Dąbrowy Górniczej, **Witold Szymański** z Białegostoku i **Jerzy Szczeciński** ze Starogardu.

Książki przesłaliśmy pocztą.

DLACZEGO

...wieża spadochronowa w Katowicach nie została jeszcze uruchomiona?

Początkowo miano ją uruchomić na 1 maja 1951 r., następnie przesunięto termin otwarcia wieży na 22 lipca 1951 r., a wreszcie ustalono nowy termin — 4 września ubiegłego roku. Od ostatniego, ogłoszonego „urzędowo" terminu uruchomienia wieży upłynęło 8 miesięcy, a wieża, wprawdzie już wykończona, nie jest jeszcze dostępna dla amatorów spadochroniarstwa.

Andrzej Bekier
Chorzów

*

... w Świebodzinie mimo kilkakrotnych obietnic nie ma jeszcze modelarni lotniczej?

Młodzież Świebodzina jest pełna zapału do pracy modelarskiej, ale obiecana nam modelarnia jeszcze nie została zorganizowana, chociaż termin „otwarcia" ustalono na 15 marca br. Materiały modelarskie zakupiliśmy, planów trochę mamy, ale nikt nie chce nam pomóc w otrzymaniu lokalu. Może ZOLL w Zielonej Górze zdecyduje się wziąć naszą sprawę w swoje ręce?

W. H.
Świebodzin

rozmawiamy o KSIĄŻKACH

„...Czytając radzieckie książki lotnicze **pisze Stefan Reichhart** — uzupełniamy nasze wiadomości, kształtujemy nasz światopogląd, czerpiąc z przebogatych wzorów życia i pracy ludzi socjalizmu...

...Bardzo mi się również podoba książka **„Samoloty w walce" A. Wołkowa — pisze dalej Reichhart** — czytając ją widzimy, że znacznie wcześniej niż na zachodzie zrodziła się myśl opanowania powietrza w Rosji, która słusznie zyskała sobie miano ojczyzny lotnictwa. Kilkanaście lat przed lotami braci Wright wzniósł się w górę na balonie rosyjski chłop Kriakutnoj, a na aparacie cięższym od powietrza pilot Gołubiew na samolocie Możajskiego...

...Naprawdę trudno jest mi powiedzieć, która z książek lotniczych najbardziej mi się podoba. Jedna daje mi takie korzyści, druga inne. Każda jednak jest dla mnie bardzo pożyteczną lekturą. Żałuję tylko, że tak mało dotychczas książek lotniczych ukazuje się w sprzedaży, a jeszcze mniej jest ich w naszej aeroklubowej bibliotece".

Tyle na razie o książkach radzieckich. W międzyczasie otrzymaliśmy już pierwsze wypowiedzi Czytelników na pytanie: jaka lotnicza książka polskiego autora najlepiej mi się podoba i dlaczego — czy i w jakim stopniu pomaga mi ona w lotniczej pracy? Spośród wielu nadesłanych odpowiedzi wybraliśmy jedną — **Ryszarda Grześkowiaka, ucznia klasy ósmej Szkoły Ogólnokształcącej w Poznaniu** (zam. ul. Dąbrowskiego 88 m. 4). Pisze on:

„Najlepiej podoba mi się książka **Janusza Przymanowskiego pt. „Na młodych skrzydłach"** dlatego, że postacie w niej występujące są mi bliskie. Książka ta pomogła mi zrozumieć, iż nie należy szczędzić sił w pracy nad pokojowym rozwojem naszego ludowego lotnictwa. Szczególnie teraz, kiedy lotnictwo amerykańskie bierze udział w najbardziej potwornej zbrodni przeciw ludzkości — wojnie bakteriologicznej, prowadzonej przeciw bohaterskiemu narodowi koreańskiemu przez zbrodniczy imperializm, nasza pokojowa praca nabiera szczególnego znaczenia. Każdy nasz sukces odniesiony w dziedzinie postępu technicznego, w gospodarce narodowej, czy też w sporcie lotniczym, jest potężnym ciosem wymierzonym przeciwko amerykańskim ludobójcom.

Dzięki tej książce zrozumiałem, że każdy z nas powinien oddać wszystkie swe siły i zdolności sprawie obrony pokoju, że tylko wspólny wysiłek może doprowadzić do tego, by skrzydła pokoju sięgały do wszystkich zakątków świata, by nasze samoloty latały dalej, szybciej i wyżej. W poczynaniach tych nie jesteśmy osamotnieni, z nami są masy pracujące całego świata z potężnym Związkiem Radzieckim na czele.

Książka „Na młodych skrzydłach" pomaga mi w pracy na terenie koła Ligi Lotniczej. Dzięki niej zrozumiałem doniosłość zadań, jakie ma do wykonania Liga Lotnicza. Dzięki tej książce zrozumiałem też wielkość i wartość pracy zespołowej, która zapewnia zawsze osiągnięcie pozytywnych rezultatów".

Książkę lotniczą za najlepszą wypowiedź tygodnia otrzymuje kol. Ryszard Grześkowiak z Poznania.

Zenit

Repülés

Dziewiąty numer dwutygodnika MRSz „Repülés" przynosi na okładce ciekawe zdjęcia z pochodu pierwszomajowego w Budapeszcie pod wspólnym tytułem „Nasza młodzież lotnicza maszeruje". Numer otwiera artykuł redakcyjny omawiający zadania pilotów MRSz w bieżącym sezonie letnim pt. „Czego oczekujemy od obozów letnich"? Na str. 2 znajdujemy korespondencje od czytelników „Repülés" z pracy podstawowych organizacji MRSz przy fabrykach i szkołach. Na następnych stronach zamieszczono krótki reportaż z rozpoczęcia sezonu w aeroklubach MRSz oraz opis techniczny i omówienie polskich szybowców „Jaskółki" i „Bociana". Laszlo Pogany pisze na stronie 8 o zbudowanym przez siebie tunelu aerodynamicznym, przeznaczonym do badań modelarskich. Na stronie rozkładowej zamieszczono, jak zwykle kolejną poglądową planszę, omawiającą budowę samolotu „Jak-18". Tym razem seria przekrojów i rysunków ilustruje zasadę działania urządzenia kierowniczego w podwoziu. Z zakresu teorii lotu (lot po spirali) znajdujemy ciekawy artykuł Józsefa Studzeniego. Wielu naszych pilotów z pewnością zainteresowałby (gdyby nie trudności językowe) artykuł o budowie nawierzchni lotnisk. Numer „Repulésa" uzupełniają: opowiadanie lotnicze Lwa Nikulina, oraz dwa artykuły techniczne: o budowie skrętomierza oraz o produkcji bauksytu, cennego dla lotnictwa surowca.

Dodatek modelarski „Ifju Sólyom" zawiera artykuły o łączeniu listewek w modelach, o radiosterowaniu (ciąg dalszy) oraz plan modelu szybowca B-57 i „Csóri II".

(w)

NASZA OKŁADKA: W dniu 1 czerwca br. rozpoczęły się IX Krajowe Zawody Szybowcowe na lotnisku aeroklubu Poznańskiego. W następnym numerze podane zostaną pierwsze meldunki z zawodów.

Foto LL Koszewski

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ — WYDAWCA: P.P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE
REDAGUJE ZESPÓŁ
Warunki prenumeraty: miesięcznie zł 2.40, kwartalnie zł 7.20, półrocznie zł 14.40, rocznie zł 28.80.
Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 15 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze. Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.
Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62148; 73601; 87685. Wewnętrzny 8.
Zakł. Graf. i Wydawn. Dom Słowa Polskiego. Zam. Nr 1852. 3-B-78195